VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 401)
z dnia 24 września 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 401)

24 września 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Warszawie, pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" na temat efektów restrukturyzacji przedsiębiorstwa i przyjętych celów strategicznych firmy na lata 2014-2024.

W posiedzeniu udział wzięli: **Michał Kaczmarzyk** naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" wraz ze współpracownikami, **Magdalena Jaworska** p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Marek Kachaniak** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Adam Ambrozik** p.o. dyrektora Departamentu Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej Ministerstwa Skarbu Państwa, **Longin Komołowski** prezes Stowarzyszenia „Wspólnota Polska", **Cezary Wieński** przewodniczący Rady Pracowniczej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Marek Żuk** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego, **Marian Górecki** przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Robert Zieliński** przewodniczący Związków Zawodowych Pracowników Portu Lotniczego Warszawa „Okęcie".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów.

Dzisiejsze posiedzenie ma charakter wyjazdowy. Znajdujemy się w siedzibie Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". Bardzo serdecznie dziękuję panu dyrektorowi Michałowi Kaczmarzykowi za zaproszenie nas do siedziby swojej firmy i umożliwienie nam odbycia posiedzenia na terenie przedsiębiorstwa. Dzięki temu będziemy mieli okazję zapoznać się z obecną kondycją podmiotu zarządzanego przez pana dyrektora, jak również poznać plany firmy na najbliższą przyszłość.

W czasie minionej kadencji odbywaliśmy już posiedzenia wyjazdowe Komisji. Za stosowne, na zakończenie bieżącej kadencji, uznaliśmy złożenie wizyty w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze". Liczymy, że pozwoli nam ona lepiej poznać i zrozumieć sytuację i perspektywy firmy. Zapewne część z nas, po wyborach w dniu 25 października br., będzie kontynuowała pracę parlamentarzystów, ale bez względu na to, ilu nas znajdzie się w nowym Sejmie, wszyscy jesteśmy zainteresowani losami firmy, w siedzibie której się aktualnie znajdujemy. Wszyscy jesteśmy przecież pasażerami i korzystamy z transportu lotniczego. Dokonana przeze mnie ocena szans wyborczych nie jest wyrazem pesymizmu, jak mogą mniemać moi niektórzy koledzy posłowie, ale jedynie realnym i chłodnym podejściem do rzeczywistości. Bez względu na nasze dalsze losy parlamentarne z pewnością będziemy korzystać z portu lotniczego w Warszawie i usług przewoźników operujących na tym lotnisku.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie chcę przywitać w naszym gronie panią Magdalenę Jaworską, prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i pana Marka Kachaniaka, dyrektora Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Witam także pana Piotra Ołowskiego, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Jest mi bardzo miło, że w posiedzeniu bierze udział pan premier Longin Komołowski. Serdecznie

wszystkich państwa witam. Pan dyrektor Kaczmarzyk przedstawi nam zapewne członków swojego zespołu, którzy mu dzisiaj towarzyszą. Jak można zauważyć, reprezentacja współpracowników jest dość liczna. Jeszcze raz bardzo dziękuję, panie dyrektorze, za zaproszenie.

Szanowni państwo, porządek dzienny posiedzenia przewiduje tylko jeden punkt, a mianowicie informację naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" na temat efektów restrukturyzacji przedsiębiorstwa i przyjętych celów strategicznych firmy na lata 2014–2024. Podane daty nie są przypadkowe. Wiążą się one z unijną perspektywą budżetową i możliwościami, jakie z tego wynikają.

Z mojej strony to wszystko tytułem wstępu. Oddaję głos panu dyrektorowi Kaczmarzykowi. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Kaczmarzyk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, jest mi niezmiernie miło powitać państwa na Lotnisku im. Fryderyka Chopina. Bardzo się cieszę, że udało się zorganizować wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury właśnie tutaj, na terenie mojej firmy, tym bardziej że zbliża się koniec kadencji Sejmu. Terminal, w którym się znajdujemy, jest zupełnie nowy. Został oddany do użytku dosłownie przed kilkoma miesiącami. Sala, w której w tej chwili siedzimy, zostanie niebawem zagospodarowana pod centrum operacyjne lotniska Chopina. Będą w niej pracować wszystkie nasze służby, począwszy od dyżurnych operacyjnych portu oraz służby operacyjne linii lotniczych. Cała powierzchnia zostanie gęsto zastawiona stolikami. Jak państwo możecie zauważyć, jest już zainstalowana infrastruktura ekranowa i działają połączenia z poszczególnymi systemami. Na kilku z tych monitorów zostanie dziś wyświetlona krótka prezentacja. W całości będzie ona poświęcona tematowi posiedzenia zaanonsowanemu przez pana przewodniczącego.

Aby formalnościom stało się zadość, przedstawię się państwu oficjalnie jeszcze raz. Nazywam się Michał Kaczmarzyk, jestem naczelnym dyrektorem PPL. Po mojej prawej stronie siedzi pan Michał Nowotny, zastępca naczelnego dyrektora PPL i jednocześnie dyrektor finansowy firmy. Obok zajmuje miejsce pan Andrzej Hawryluk, mój zastępca do spraw inwestycji, i grono zaproszonych ekspertów. Po lewej stronie stołu siedzą przedstawiciele strony społecznej, czyli reprezentanci wszystkich związków zawodowych, jakie działają na terenie przedsiębiorstwa. Dalej pan premier Komołowski, a obok niego przewodniczący Rady Pracowniczej PPL, pan Cezary Wieński.

Szanowni państwo, w tej chwili przedstawię krótką prezentację. Jest ona podzielona na trzy bloki tematyczne. Pierwszy z nich dotyczy restrukturyzacji i tego, co w okresie minionego roku udało się w PPL zrobić i osiągnąć. Jak państwo pamiętacie, niemal przed półtora rokiem odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury poświęcone Przedsiębiorstwu Państwowemu „Porty Lotnicze" i planowanej wówczas restrukturyzacji firmy. Bardzo się cieszę, że dziś, po upływie roku, możemy państwu pokazać, jakie efekty przyniosła restrukturyzacja.

Drugi blok tematyczny w przygotowanej prezentacji jest poświęcony naszej strategii na lata 2014-2024. W tym miejscu krótko omówię strategiczne dokumenty, które w ciągu 2014 r. stworzyliśmy i przyjęliśmy w PPL. W roku bieżącym staramy się już wdrażać je w życie.

Ostatni, trzeci blok wystąpienia dotyczyć będzie kwestii związanych z jednym z naszych głównych projektów strategicznych. Chodzi o pomysł utworzenia tzw. duoportu na bazie wspólnie zarządzanych dwóch warszawskich lotnisk, czyli lotniska im. F. Chopina i lotniska w Modlinie.

Kilka zdań na temat restrukturyzacji firmy. Na wyświetlanych slajdach znajdują się informacje przypominające, skąd się wzięła w naszej firmie konieczność restrukturyzacji.

Na jesieni 2013 r., kiedy Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" wystąpiło do instytucji finansowych w sprawie sfinansowania programu inwestycyjnego, musiały zostać stworzone długoterminowe projekcje finansowe. Obejmowały one horyzont dziesięcioletni. Przygotowane projekcje wyraźnie pokazały, że od 2004 r. istnieje cały czas bardzo poważne ryzyko, które de facto będzie skutkować tym, iż PPL w perspektywie

kolejnych pięciu lat zacznie generować straty. Mam na myśli zarówno straty na działalności operacyjnej, jak i stratę netto. Sprawa była o tyle problematyczna, że instytucje finansowe – dotychczas przyzwyczajone do dobrych, a nawet bardzo dobrych wyników finansowych centralnych lotnisk działających w poszczególnych krajach Europy – mocno się zaniepokoiły po tym, jak otrzymały od nas draft projekcji finansowych PPL. A zatem, nawet pomijając ewidentny spadek wyniku, zestawiając PPL z innymi portami lotniczymi na kontynencie europejskim, z którymi nasza firma zawsze się porównywała, dostrzeżono wówczas, że na tle innych zagranicznych podmiotów Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” wypada bardzo blado.

Jak widać na slajdzie, w przypadku kosztów wynagrodzeń ich udział w kosztach PPL wynosił ponad 50%. Możecie państwo zauważyć, że gorsza od nas pod względem wysokości tego wskaźnika była tylko Ryga. Pozostałe porty wypadały zdecydowanie lepiej od nas. Średnia branżowa wynosiła 35%. W naszym przypadku było to jednak aż 53%.

Kolejnym wskaźnikiem, bardzo istotnym i starannie mierzonym we wszystkich firmach infrastrukturalnych, tzn. takich jak my, jest tzw. marża EBITDA. Chodzi o to, jaką marżę firma faktycznie realizuje, czyli ile posiada wolnych środków pieniężnych na inwestycje i jaki wynik wypracowuje. W tym przypadku, im marża jest wyższa, tym lepiej. Jak widać, ponownie zostaliśmy umieszczeni na końcu stawki. Pod względem wysokości tego wskaźnika gorsza od nas była tylko Praga. Reszta portów lotniczych osiągała ten wskaźnik na zdecydowanie wyższym poziomie. Średnia dla branży wynosiła wówczas 39%.

Kolejny wskaźnik przedstawia relację liczby etatów do liczby obsłużonych pasażerów. W tym przypadku ponownie gorsza od nas była tylko Ryga. Nasz wskaźnik, w wysokości 0,23, był zdecydowanie poniżej średniej branżowej, która wynosiła 0,13.

Wszystkie wymienione czynniki, zarówno wewnętrzne, czyli zła projekcja finansowa na lata przyszłe, jak i zewnętrzne, czyli słaby banchmarking spowodowały, iż została podjęta decyzja o przeprowadzeniu restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

Na początku 2014 r. PPL zatrudniało ok. 2200 pracowników. Wspólnie z doradcą zewnętrznym, firmą Ernst & Young, opracowaliśmy program restrukturyzacji wraz z etatyzacją. Etatyzacja pokazała nam, że istnieje realna możliwość zrestrukturyzowania ok. 800 etatów. Mówiąc wprost, okazało się, że możemy zlikwidować 800 etatów. Stanowiły one 36% ówczesnego zatrudnienia. Żeby to jednak można było zrobić, należało zacząć od opracowania od nowa wewnątrzzakładowych dokumentów z zakresu prawa pracy. Mam w tym momencie na myśli przede wszystkim zakładowy układ zbiorowy pracy, który w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” był w tamtej formie, nie bójmy się tego powiedzieć, dokumentem patologicznym. Wspólnie ze związkami zawodowymi, w marcu 2014 r., usiedliśmy do negocjacji w sprawie zawarcia nowego zakładowego układu zbiorowego pracy. Po długich negocjacjach i bodaj osiemnastu czy nawet dziewiętnastu sporach zbiorowych, które mieliśmy w PPL, osiągnęliśmy konsensus i wspólnie wypracowaliśmy program dobrowolnych odejść dla pracowników. Programem zostało objętych prawie 1000 etatów. W jego efekcie z PPL odeszło niemal 1000 pracowników. Cały koszt restrukturyzacji, według szacunków, miał się zamknąć w kwocie ok. 290 mln zł.

Na ekranie po prawej stronie widzicie państwo wykres pokazujący, jak dużą część kosztów restrukturyzacji stanowiły odprawy dla odchodzących pracowników. Spośród 290 mln zł blisko 250 mln zł pochłonęły odprawy pracownicze wypłacone zgodnie z regulacjami zawartymi w starym zakładowym układzie zbiorowym pracy. Istniał w nim zapis mówiący, że w zależność od stażu pracy pracownika należy mu się odprawa w wysokości 12, 24 lub 36 miesięcznych pensji. Jeszcze raz chcę podkreślić, że po długich i żmudnych negocjacjach ze związkami zawodowymi stary układ zbiorowy został skutecznie wypowiedziany. W jego miejsce pojawił się nowy zakładowy układ zbiorowy pracy. Jest on tym razem nowoczesny i z jednej strony daje zabezpieczenie praw pracowniczych, ale jednocześnie z drugiej strony tworzy elastyczne możliwości działania pracodawcy. Umożliwia to efektywne zarządzanie taką firmą, jaką jest Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.

Szanowni państwo, oprócz kwestii zatrudnienia analizie i działaniom restrukturyzacyjnym poddano także inne obszary związane z funkcjonowaniem firmy. Całkowicie został np. zmieniony proces zakupów. Obecnie tworzymy tzw. roczne budżety zakupowe. Jeśli jakiś zakup znajdzie się na takiej liście, to realizacja procedury zakupu jest bardzo szybka. Można powiedzieć, że rzecz dokonuje się niemal automatycznie. Jeśli jednak dany zakup nie znalazł się w zatwierdzonym budżecie zakupowym jest on wówczas, delikatnie mówiąc, bardzo trudny do zrealizowania. Dzięki wprowadzonej zmianie posiadamy w tej chwili pełną kontrolę nad budżetem zakupowym. Daje to nam rokrocznie oszczędności rzędu 40–50 mln zł. Zmieniliśmy także częściowo sferę gospodarki magazynowej. Część magazynów została zlikwidowana oraz zdecydowanie spadła ilość zapasów magazynowych. Obecnie mamy jeszcze w magazynach część towarów nierotujących, ale systematycznie się ich wyzbywamy. Całkowicie zmieniliśmy także politykę w zakresie IT oraz w sferze dotyczącej posiadanego majątku. Mam na myśli przede wszystkim stosunek do inwestycji, które nie rokowały na przyszłość. Zdecydowaliśmy się na ich odpisanie po to, aby w nieskończoność nie ciągnąć realizacji projektów, których PPL nie był w stanie doprowadzić do końca, a one same, prawdę mówiąc, nie niosły ze sobą żadnej wartości dodanej dla naszej firmy.

Jak sytuacja wygląda dziś? Możemy z zadowoleniem powiedzieć, że w wyniku restrukturyzacji tylko na kosztach wynagrodzeń i na świadczeniach pracowniczych Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” oszczędza w skali roku ponad 100 mln zł. Na rok bieżący mamy w budżecie zaplanowane oszczędności na poziomie 120 mln zł, a w kolejnych latach będzie to kwota ok. 110 mln zł rocznie. Wyświetlany slajd pokazuje różnicę. Gdybyśmy utrzymywali zatrudnienie na poziomie sprzed restrukturyzacji oraz nie wprowadzili nowego zakładowego układu zbiorowego pracy, to wynagrodzenia byłyby na poziomie 330–350 mln zł. Dziś kwota na wynagrodzenia nie przekracza 240 mln zł w skali roku.

Wykres, który państwo teraz widzicie, pokazuje graficznie osiągane przez nas wyniki. Po lewej stronie ekranu znajduje się wykres ilustrujący stan wyjściowy, kiedy rozpoczynaliśmy restrukturyzację, po prawej stronie widoczny jest wykres ilustrujący bieżącą sytuację, tzn. rok po restrukturyzacji. Widać wyraźnie, że począwszy od roku 2015 wchodzimy na poziom ponad 100 mln zł zysku netto, z wynikiem na sprzedaży na poziomie ok. 170 mln zł netto.

Teraz kilka zdań na temat struktury kosztów. To, co państwo w tej chwili widzicie, to struktura kosztów PPL w roku 2013. 53% to koszty wynagrodzeń i ubezpieczenia. Obecnie koszt ponoszony z tego tytułu nie przekracza 37% ogólnego budżetu. Jest to wyraźne wskazanie kierunku, w którym zmierzamy. Bardzo pozytywny efekt. Żeby uprzedzić część pytań, od razu państwu powiem, że normalną rzeczą w przypadku lotnisk jest prawie zrównanie ze sobą trzech rodzajów kosztów. Te koszty to amortyzacja, usługi obce oraz wynagrodzenia. Mamy jeszcze w tej dziedzinie trochę do zrobienia, ale zaledwie po upływie roku od rozpoczęcia restrukturyzacji notujemy ogromny postęp.

Jak wygląda obecnie porównanie naszej firmy z innymi portami lotniczymi? Widzicie państwo w tej chwili wykres przedstawiający miejsce Warszawy na tle innych lotnisk w roku 2012 i w roku 2015. Obecnie udział kosztów z tytułu wynagrodzeń w kosztach działalności ogółem wynosi 37%, co oznacza, że jesteśmy na poziomie średniej branżowej w tym zakresie. Do odrobienia mieliśmy jednak duży dystans, bo jak państwo pamiętacie startowaliśmy z poziomu kosztów wynagrodzeń, które stanowiły 53% kosztów ogółem. Jeśli chodzi o marżę EBIDTA, tzn. najważniejszy wskaźnik z punktu widzenia właściciela, który pokazuje jak szybko biznes się zwraca, to na koniec bieżącego roku osiągniemy poziom ponad 40%. Tyle wyniesie nasza marża EBITDA. Dokładnie powinno to być ponad 42%. Oznaczać to będzie, że znajdziemy się już powyżej średniej rynkowej, w ścisłej czołówce obok takich portów lotniczych jak Zurych, London Gatwick czy Budapeszt. Nasz tegoroczny wskaźnik EBIDTA to już naprawdę bardzo dobry wynik. W przypadku liczby etatów przypadającej na 1000 pasażerów osiągnęliśmy średni poziom branżowy. Przypominam, że dwa lata temu mieliśmy ten wskaźnik zaledwie na poziomie 0,23, a więc w tym zakresie również wykonaliśmy ogromny skok. Jest to tym bardziej istotne, że de facto od rozpoczęcia procesów restrukturyzacyjnych upłynął zaledwie rok.

Pokazywany slajd przedstawia nasze wyniki po pierwszych sześciu miesiącach bieżącego roku. Znajdują się one w ostatniej kolumnie tabeli, tam gdzie na górze znajduje się napis styczeń-czerwiec 2015. Co ważne, są to już wyniki po audycie przeprowadzonym przez firmę Deloitte. Przy obrotach na poziomie ok. 350 mln zł, EBIDTA jest na poziomie 168 mln zł, a wynik netto wyniósł 89 mln zł. Podane wyniki są porównywalne z wynikami osiąganymi przez PPL w najlepszych latach, tzn. w okresie 2011–2012, przy czym w tamtym czasie takie wyniki były osiągane w skali roku, w teraz mówimy jedynie o pierwszym półroczu.

W świetle powyższego nie ma wątpliwości, że projekcja przygotowana przed rokiem, która pokazywała zysk netto na poziomie 111 mln zł i ponad 300 mln EBITDA, zostanie zdecydowanie przekroczona.

Poseł Piotr Król (PiS):

Rozumiem, że przy uwzględnieniu prawie 300 mln zł wydanych na odprawę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Dokładnie było to 290 mln zł, panie pośle. Zwracam tylko uwagę, że było to jednak coś, co zastaliśmy, co w PPL funkcjonowało od 1999 r.

Poseł Piotr Król (PiS):

Co zostało zastane, panie dyrektorze? Nie bardzo rozumiem.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

ZUZP, czyli zakładowy układ zbiorowy pracy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Król, bardzo przepraszam, ale apeluję, aby wstrzymał się pan z własną wypowiedzią i polemiką do czasu zakończenia prezentacji przez pana dyrektora Kaczmarzyka. Specjalna część posiedzenia zostanie poświęcona na dyskusję i wtedy każdy będzie mógł się wypowiedzieć i zadawać pytania. Teraz proszę umożliwić wystąpienie panu dyrektorowi. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję panie przewodniczący. W zasadzie to byłoby wszystko, jeśli chodzi o część prezentacji poświęconą zagadnieniu restrukturyzacji i jej efektów.

Na zakończenie dwa słowa podsumowania. Uważam, że dziś możemy sobie powiedzieć, iż zdecydowanie warto było przeprowadzić restrukturyzację w firmie. Myślę, że w praktyce koszty odpraw, na które zwrócił uwagę pan poseł Król, zwrócą się szybciej niż w okresie trzech lat. Już w bieżącym roku oczekujemy zwrotu na poziomie 120 mln zł. Przypominam, że zainwestowano 290 mln zł, a więc po ok. dwóch i pół roku poniesione nakłady powinny się wyzerować. Dawny układ zbiorowy był w PPL dokumentem wywodzącym się z innych czasów, ale zanim został zmieniony, należało uszanować postanowienia zawarte w umowach o pracę, które dawały określone uprawnienia osobom zatrudnionym w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze".

Druga część prezentacji będzie poświęcona strategii przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze". Szanowni państwo, na przestrzeni 2014 r. powstały w PPL cztery dokumenty, na podstawie których rozwija się lotnisko Chopina i Grupa Kapitałowa PPL. Do strategii na lata 2014–2024 dopisany był biznesplan w postaci krótkiego dokumentu o dwuletnim horyzoncie czasowym. Tak się składa, że obejmuje on okres do końca 2015 r. i dlatego obecnie tworzymy nowy załącznik obejmujący lata 2016–2017. Zestaw dokumentów uzupełniają plan optymalizacji kapitałowej grupy PPL i plan generalny lotniska Chopina, który w minionym roku został praktycznie stworzony od nowa.

Kilka zdań na temat strategii Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". Wszystkie działania podejmowane obecnie przez PPL są usystematyzowane i zaplanowane. Nic nie dzieje się z przypadku. Żadne działanie nie jest także wyrazem chaosu. Każdy kolejny krok w naszej strategii jest dokładnie opisany, zadania są rozdzielone na poszczególne komórki organizacyjne i precyzyjnie realizowane.

W jaki sposób budowaliśmy naszą strategię? Wszystko rozpoczęliśmy od określenia na nowo misji i wizji przedsiębiorstwa. Następnie określiliśmy kierunki strategiczne i wyznaczyliśmy cele strategiczne na poziomie korporacyjnym, czyli grupy kapitałowej, i na poziomie biznesowym, czyli lotniska Chopina. To wszystko uzupełniają inicjatywy strategiczne, czyli działania, dzięki którym strategia jest wdrażana. Nasza misja i wizja są przedstawione na slajdzie. Pozwolę je sobie odczytać. Misją przedsiębiorstwa jest wysoka jakość usług. Komfort i bezpieczeństwo pasażerów to nasz priorytet. Efektywnie zarządzając aktywami, zapewniamy rozwój lotnictwa w Polsce, generując zwrot z zainwestowanego kapitału.

Wizja PPL zakłada, że chcemy być liderem efektywności i innowacyjności w sektorze usług lotniczych dążącym do zapewnienia przepustowości infrastruktury lotniczej dla Polski Centralnej. Umacniamy naszą pozycję dzięki rozwojowi w nowych, atrakcyjnych obszarach spójnych z działalnością podstawową.

Do misji mamy przypisane cztery kierunki strategiczne Grupy Kapitałowej PPL. Przede wszystkim jest to wzrost wartości Grupy Kapitałowej, długoterminowe zabezpieczenie przychodów, ciągłe podnoszenie efektywności działania i zaangażowanie w rozwój sektora lotniczego w Polsce. Jeśli chodzi o cele korporacyjne, to jest ich sporo, ale można je zebrać w trzech podstawowych grupach. Pierwsza to cele finansowe. W tym przypadku chodzi o stopę zwrotu z inwestycji, a tak naprawdę z zainwestowanego kapitału plus przychody. Druga grupa to cele handlowe. W tym przypadku przede wszystkim chodzi o dywersyfikację przychodów, czyli postawienie także na przychody pozalotnicze. I wreszcie ostatnia grupa to cele efektywnościowe. Najkrócej mówiąc, w tym przypadku chodzi o efektywne zarządzanie posiadanymi aktywami i nie mam na myśli tylko lotniska Chopina i zlokalizowanych dookoła niego nieruchomości, ale także inne spółki z Grupy Kapitałowej PPL.

Posiadamy także wyznaczone inicjatywy strategiczne. W sumie jest ich aż 23 i na co dzień pracujemy właśnie nad ich realizacją. Zrealizowanie inicjatyw strategicznych pozwala nam na osiąganie założonych celów strategicznych.

Jak strategia ujmuje zagadnienie Grupy Kapitałowej PPL? Wyświetlany slajd pokazuje państwu, w jakich spółkach Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” jest udziałowcem lub akcjonariuszem. Jak widać, jeżeli chodzi o lotniska, to tylko w Krakowie PPL posiada dziś powyżej 50% udziałów, a więc tzw. pakiet kontrolny. W przypadku reszty portów lotniczych już dawno PPL zszedł z udziałami poniżej 50%. Jak łatwo się domyślić, zarządzanie tak zbudowaną grupą kapitałową jest niezwykle trudne. Trudno efektywnie zarządzać, jeśli nie posiada się bezpośredniego przełożenia na strategie realizowane przez poszczególne firmy wchodzące w skład grupy kapitałowej.

Jeśli chodzi o pozostałe spółki wchodzące w skład grupy kapitałowej, nie stricte lotnicze, ale działające przy lotniskach, to posiadamy spółkę CAD, czyli Chopin Airport Development, która zarządza naszymi hotelami, agenta handlingowego Welcome Airport Services, spółkę sprzątającą ACS, czyli Airport Cleanic Services. Zostało nam także 30% udziałów w Casinos Poland. Niestety, nie wyszliśmy z tego przedsięwzięcia wtedy, gdy czynił to LOT i dzisiaj, wcale zresztą tego nie ukrywamy, sporym problemem jest zbycie posiadanych udziałów. 70% spółki należy do prywatnego udziałowca z Austrii, a umowa spółki jest tak skonstruowana, że praktycznie bez jego zgody nie mamy możliwości wyjścia z tego przedsięwzięcia. Jest jeszcze Lotniczy Dworzec Towarowy, czyli spółka zajmująca się handlingiem cargo na lotnisku we Wrocławiu.

Szanowni państwo, co w tym wszystkim jest najbardziej istotne z poziomu naszej strategii? Centralna Polska jest dla nas rynkiem macierzystym i przede wszystkim ważne jest, z naszego punktu widzenia, zapewnienie rozwoju sektora lotniczego, ale ze szczególnym naciskiem na centralną Polskę. Bardzo istotną kwestią, wynikającą zresztą z tego co powiedziałem przed chwilą, jest zagadnienie optymalizacji grupy kapitałowej. Z przyjętej strategii wynika, że kluczowe aktywa dla budowania pozycji Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” i dla Grupy Kapitałowej PPL, to lotnisko Chopina, które znajduje się w strukturze PPL, a także Kraków Balice, gdzie posiadamy pakiet kontrolny, lotnisko w Gdańsku, gdzie posiadamy ok. 30% udziałów, lotnisko w Modlinie oraz spółka, która dziś zajmuje się hotelami, a docelowo miałaby zająć się także inwesty-

cją w tzw. Chopin Airport City, czyli kompleks biurowy, jaki mógłby powstać na posiadanych przez nas nieruchomościach obok lotniska w Warszawie.

Jak już powiedziałem, rynkiem macierzystym dla nas jest Polska centralna i Mazowsze. Dlaczego on jest ważny? Na kolejnym slajdzie zobaczycie państwo gładkie przejście do tzw. duoportu. Obecnie na Mazowszu działają dwa lotniska. Każde z nich jest osobno zarządzane. Lotnisko Chopina jest zarządzane przez PPL, a lotnisko w Modlinie przez spółkę modlińską. Jeżeli nie zmienimy dotychczasowej strategii i nadal będziemy zarządzać dwoma aktywami osobno, to zgodnie z istniejącymi prognozami, począwszy od mniej więcej 2030 r., zaczniemy obserwować rozchylanie się krzywych ilustrujących faktyczne potrzeby rynku i faktyczne możliwości infrastrukturalne obydwu lotnisk. Na wykresie widać, że prawdopodobnie w roku 2038, przy przepustowości na poziomie ok. 24–25 mln pasażerów dla obydwu lotnisk, rynek urośnie najprawdopodobniej do poziomu 27 mln pasażerów. Poniżej widać wykres dla naszej infrastruktury, czyli lotniska Chopina na poziomie 22 mln osób, Modlina na poziomie 3 mln i dodatkowo jest jeszcze uwzględniony Radom z przepustowością ok. 0,6 mln pasażerów. W tym przypadku Radom jest potraktowany jako Mazowsze, chociaż jak wiadomo dziś jest to port lotniczy, który dopiero zaczyna działalność operacyjną i nie znajduje się w Grupie Kapitałowej PPL. Żeby zapewnić potrzebną przepustowość dla Mazowsza na kolejne 30 lub 40 lat, już dziś muszą zostać podjęte decyzje, w którym kierunku powinniśmy się dalej rozwijać. Praktycznie rzecz biorąc, istnieją cztery możliwe scenariusze działań. Po pierwsze, zachowujemy dzisiejsze status quo, czyli lotnisko Chopina samodzielnie, Modlin samodzielnie i inne lotniska takoż, w ujęciu szerokoregionalnym, czyli Radom, Łódź i Lublin. Realizacja tego scenariusza nie zapewni nam właściwej przepustowości. Efektywna przestrzeń czasowa to maksymalnie 50 lat.

Drugie rozwiązanie zakłada, że Modlin rozbudowuje się na bazie środków własnych i własnej strategii rozwoju całkowicie niezależnie od lotniska Chopina. Takie rozwiązanie również nie zapewnia nam jednak przepustowości dla Mazowsza w perspektywie do 50 lat. Istnieją jednak dwie inne opcje, które dadzą Polsce centralnej oczekiwaną przepustowość. Pierwsza z nich to rozbudowa Modlina i stworzenie tzw. modelu duoportowego. Co to miałoby oznaczać w praktyce? Zwiększenie operacji do przynajmniej 890 na dobę w przypadku Modlina i poniekąd od początku zbudowanie infrastruktury. Konieczne jest stworzenie nowego terminala zamiast rozbudowy starego oraz zbudowanie całej niezbędnej infrastruktury od początku, od drogi startowej począwszy, poprzez taxi way, płyty postojowe itd. To wszystko sprawi, że powstała infrastruktura będzie w stanie, w perspektywie najbliższych 50 lat, przyjąć praktycznie każdą ilość pasażerów, która pojawi się w centralnej Polsce. Jest jeszcze jedna opcja przewidująca powstanie Centralnego Portu Lotniczego, który byłby w stanie zapewnić podobną przepustowość jak duoport. W tym przypadku problem polega jednak na tym, iż projekt Centralnego Portu Lotniczego byłby niezwykle kosztowny w realizacji. Szacujemy, że potrzebne byłoby od 3 do 5 mld euro, ale bez infrastruktury towarzyszącej, czyli bez dróg dojazdowych, dociągnięcia kolei i stworzenia innej infrastruktury, która musi towarzyszyć realizacji tego typu projektu. PPL, które jest odpowiedzialne dziś za przepustowość infrastruktury lotniczej, stoi na stanowisku, że w pierwszej kolejności należy próbować materializować ideę duoportu. Opowiadamy się za opcją polegającą na maksymalnie efektywnym zagospodarowaniu aktywów, które już dziś posiadamy. Port lotniczy w Warszawie istnieje. Istnieje także port lotniczy w Modlinie. Problem leży w tym, jak efektywnie zarządzać posiadanymi aktywami. W perspektywie najbliższych kilku lat można oczywiście próbować ciągnąć dwa istniejące biznesy w sposób całkowicie rozłączny, ale w pewnym momencie zorientujemy się, iż mamy problem z przepustowością. Niestety, będzie już zbyt późno na jakąkolwiek reakcję. Można także już dziś przystąpić do budowy wspólnego projektu, do tworzenia duoportu zarządzanego przez jedno centrum kierownicze, co sprawi, że istniejąca infrastruktura zostanie wykorzystana w sposób optymalny.

Dlaczego opowiadamy się za koncepcją duoportu? Spośród wszystkich powodów wymienionych na slajdzie zwrócę państwa uwagę tylko na dwa aspekty. Przede wszystkim dlatego, że rozmawiamy o jednej miejskiej aglomeracji, można powiedzieć, że o jednej strefie ciążenia. Obydwa lotniska, Modlin i Warszawa, są skierowane na obsługę

tej samej strefy geograficznej. Moim zdaniem, kwestią jeszcze bardziej istotną jest to, że aktualnie PPL i lotnisko Chopina posiadają praktycznie nieograniczone możliwości inwestycyjne, jeśli chodzi o potrzeby portu wielkości Modlina. Inaczej mówiąc, jesteśmy w stanie sfinansować każdy rodzaj inwestycji przeprowadzanej na terenie portu lotniczego Modlin. Możemy to uczynić tylko przy wykorzystaniu posiadanych już środków albo środków, które skumulujemy w najbliższym czasie. Jeśli potrzebne byłoby w ogóle jakieś finansowanie zewnętrzne, to nie miałoby ono wielkiego udziału w całości kosztów ewentualnej inwestycji. A poza tym, do tego typu finansowania posiadamy obecnie dostęp niczym nieograniczony. Taka sytuacja gwarantuje, po pierwsze, szybki rozwój portu w Modlinie, a po drugie zapewnia, i to jest ważniejsze, że budowana infrastruktura powstawałaby według jednego centralnego planu, który pozwoliłby nam wykorzystać istniejący potencjał w stu procentach.

Czego potrzebujemy, żeby zrealizować przedstawione zamierzenia? Pierwszy krok, który wykonujemy w tej chwili, to uzyskanie aprobaty dla naszych planów ze strony województwa mazowieckiego i ze strony Agencji Mienia Wojskowego. Oprócz nas są to dwa podmioty, które posiadają powyżej 30% udziałów w lotnisku w Modlinie. Potrzebujemy także wsparcia ze strony resortu infrastruktury, ale jak się wydaje mamy je w tej chwili zapewnione.

Co nam da powstanie duoportu? Mówiłem już na ten temat nieco wcześniej, teraz tylko powtórzę. Po pierwsze, zoptymalizujemy wykorzystanie infrastruktury i ponoszone koszty, a po drugie będziemy mogli wreszcie zbudować i wdrożyć spójną politykę handlową w zakresie usług lotniczych dla tego regionu Polski.

Krótkie podsumowanie na zakończenie. Szanowni państwo, jeśli chodzi o samą restrukturyzację, to w okresie ostatniego roku udało się nam zredukować zatrudnienie o 35%. Muszę w tym miejscu powiedzieć kilka słów pod adresem strony społecznej, bez porozumienia z którą byłoby bardzo trudno w tak krótkim czasie przeprowadzić proces restrukturyzacji. Wspólnie spędziliśmy ponad pół roku, negocjując treść wszystkich dokumentów, które dziś obowiązują w spółce. Gdyby nie współpraca przedstawicieli strony społecznej, to prawdopodobnie cały czas tkwilibyśmy jeszcze w stadium restrukturyzacji. Dzięki zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych restrukturyzacja w PPL została zakończona pomyślnie i trwała relatywnie bardzo krótko. Poczyniliśmy znaczne oszczędności po stronie kosztowej. Koszty odpraw zwrócą się formalnie, zgodnie z wstępnymi wyliczeniami po trzech latach. W praktyce nastąpi to szybciej. Szacujemy, że potrwa to maksymalnie dwa lata lub dwa i pół roku. Możemy pochwalić się ogromnymi oszczędnościami i to nie tylko na budżecie wynagrodzeń, ale także na zakupach i kosztach eksploatacji. Należy bowiem pamiętać, że stanowisko pracy to nie tylko wynagrodzenia, ale także szereg innych kosztów generowanych przez pojedyncze stanowisko pracy.

Jeśli chodzi o naszą strategię, to możecie być państwo pewni, że to co w tej chwili robi PPL jest zaplanowanym, przemyślanym i odpowiednio skalkulowanym działaniem. Nie ma miejsca na żadne chaotyczne ruchy ani działania. Wszystkie decyzje i podejmowane przez nas przedsięwzięcia dokonują się na podstawie stosownych dokumentów posiadających akceptację wszystkich organów korporacyjnych. Wszystko jest także konsultowane z przedstawicielami strony społecznej i posiada akceptację Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

To wszystko z mojej strony. Jestem do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Mam nadzieję, że przedstawiona prezentacja przedstawiająca to, z czym mieliśmy do czynienia przed rokiem, opisująca sytuację bieżącą i plany na przyszłość, jest dobrym wsadem i zaczątkiem dyskusji, którą w tej chwili otwieram.

Proszę państwa posłów o zgłaszanie się do głosu. Jako pierwszy pan poseł Piotr Król. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Na wstępie chciałbym przeprosić pana dyrektora za moją ingerencję w trakcie prezentacji. Pozwoliłem sobie jednak przerwać pańską wypowiedź, ponieważ lubię, kiedy w przy-

padku danych finansowo-ekonomicznych prezentuje się nie tylko ich awers, ale również rewers. Stąd wynikała moja reakcja. Poza tym to, co mnie uderzyło przede wszystkim, to użycie określenia „patologiczny” na opisanie zakładowego układu zbiorowego pracy. Moim zdaniem, tego rodzaju słowa są całkowicie nie na miejscu, panie dyrektorze, przy całym szacunku dla pana osoby. Rozumiem, że niektóre rozwiązania organizacyjno -prawne z czasem się starzeją, nie nadążają za potrzebą chwili, ale mimo wszystko nie jest to patologia. Samo słowo „patologia” zawiera w sobie bardzo negatywny ładunek emocjonalny i dlatego uważam, że powinniśmy od tego typu sformułowań trzymać się z daleka. One nie są po prostu na miejscu.

W trakcie pańskiej wypowiedzi zareagowałem od razu także dlatego, że przy takiej skali redukcji zatrudnienia, a co za tym idzie przy tak dużych kosztach poniesionych prze spółkę w związku z rzeczoną redukcją na przedstawianych wynikach kładzie się jednak pewien cień. Trzeba sobie bowiem uczciwie powiedzieć i wyjaśnić, że jakikolwiek układ zbiorowy by nie był, to obciążenia finansowe, o jakich mówimy nie są niewątpliwie jedynym kosztem. Koszty występują także po stronie pracowników, po stronie ludzi, którzy tracą zatrudnienie. Owszem, otrzymują oni jako rekompensatę dodatkowe wynagrodzenie w postaci odprawy, ale dodatkowy koszt, jaki ponoszą ci pracownicy nie posiada żadnego wymiernego związku z układem zbiorowym pracy, jakikolwiek by on nie był.

Zdiagnozował pan, panie dyrektorze, i ocenił poprzedni układ zbiorowy pracy bardzo negatywnie. Żeby go zmienić, a z drugiej strony przy okazji zwolnić część załogi, podjął pan, w mojej ocenie, bardzo kosztowne działania. Ktoś kiedyś to oceni i wyciągnie wnioski. Jeśli chodzi o moją opinię, to, co państwo zrobili, było rzeczą bardzo kosztowną. To pierwsze spostrzeżenie. Mam za mało danych, aby odpowiedzialnie stwierdzić, że część z podjętych przez państwo działań było niesłusznych, niemniej jednak koszty finansowe i koszty społeczne podjętych decyzji wydają się być naprawdę znaczne. To tyle w kontekście danych finansowych, które pan dyrektor nam przed chwilą przedstawił.

Druga kwestia, do której chcę się odnieść, dotyczy liczby pasażerów. Uważnie wysłuchałem informacji na ten temat i mam w związku z tym szczegółowe pytanie. O ile dobrze pamiętam, przed rokiem, a może było to dwa lata temu, zlecaliście państwo przeprowadzenie pewnego badania. Nie chcę się wdawać w szczegóły, ale z tego co mi wiadomo chodziło o dość zaawansowany program komputerowy, który był przygotowywany przez jakąś brytyjską firmę. Chodziło o przepływ pasażerów w przyszłości, ich liczbę itd. Chciałbym się dowiedzieć, czy informacje, którymi pan się z nami podzielił, zostały przygotowane na podstawie tamtego badania? Wydaje się bowiem, że sytuacja, jeśli chodzi o szacowaną liczbę pasażerów dość dynamicznie się zmienia, szczególnie po tym, co stało się w Polsce po upadku Eurolotu. Ta zmiana, która się dokonuje, jest zmianą na niekorzyść, także w przypadku tego lotniska, na terenie którego się obecnie znajdujemy. Generalnie jest to niekorzystna zmiana dla wszystkich polskich portów lotniczych. Można powiedzieć, że z jednej strony mamy do czynienia z sytuacją, w której małe polskie porty lotnicze zaczynają być traktowane jako porty, dla których hubem nie jest lotnisko Chopina, tylko np. jedno z lotnisk w Niemczech, a z drugiej strony pewna część ekspertów twierdzi, że przed nami jest jeszcze ciągle ekspansja przewoźników wschodnich, a nawet dalekowschodnich. Posiadają oni swoje huby i z pewnością nie będą traktowali Okęcia, a tym bardziej Modlina, jako swojego lotniska docelowego, z którego chcieliby swoich pasażerów rozwozić po całym świecie.

Wydaje się zatem, że właściwa diagnoza w sprawie potencjalnej liczby generowanych przez nas pasażerów posiada w tej sytuacji kluczowe znaczenie. Od tego zależy, prawdę mówiąc, powodzenie wszelkich strategii i podejmowanych decyzji. Widziałem, że pan minister Grabarczyk dość żywiołowo zareagował, kiedy pan dyrektor wspomniał o pomyśle utworzenia lotniska centralnego, ale moim zdaniem, przy czym zastrzegam, że nie posiadam jednoznacznej opinii na ten temat, podstawowe znaczenie dla podjęcia decyzji o tym, czy stawiać na równoległy rozwój Okęcia i Modlina lub na inne możliwe rozwiązania, będzie miała kwestia związana z liczbą pasażerów w przyszłości. Musimy odpowiedzieć sobie przede wszystkim na pytanie: Ilu tych pasażerów może być? Wszystko jest przecież robione dla ludzi. Możemy wybudować piękne lotniska, zakupić nowoczesne samoloty, wyszkolić odpowiednio personel, ale jeśli przestrzelimy prognozę liczby

pasażerów albo nie podejmiemy działań na rzecz wzrostu ich liczby, to po prostu szkoda zachodu. Cała olbrzymia praca pójdzie na marne.

Pan dyrektor sprowokował mnie także trochę do zadania jeszcze jednego pytania w związku z twierdzeniem o patologii związanej z układem zbiorowym. Mimo wszystko odważę się jednak zapytać. Zostałem zresztą poproszony o zadanie tego pytania. Powiedziałbym, że standardem w dużych spółkach, szczególnie zaś w spółkach o znaczeniu strategicznym, są tzw. umowy o zakazie konkurencji. Żeby nie było żadnych nieporozumień, od razu wyjaśniam, że popieram to rozwiązanie. Krótko mówiąc, tego rodzaju umowy charakteryzują się tym, że menadżerowie, którzy kierują spółkami strategicznymi, nabywają bardzo cenną wiedzę na temat tych podmiotów. W związku z tym przez pewien czas po ustaniu stosunku pracy nie mogą podejmować pracy u konkurencji. Z tego tytułu otrzymują odpowiednie świadczenia. Jeszcze raz powtarzam, że tego typu rozwiązania uważam za jak najbardziej słuszne, zwłaszcza w przypadku spółek strategicznych, a do takich niewątpliwie zalicza się również PPL. Chciałbym się dowiedzieć, czy w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", firmie w której przywiązuje się rzekomo tak dużą wagę do kwestii restrukturyzacji i obniżania kosztów, pracują menadżerowie, którzy w swoich umowach mają wpisane klauzule, że po rozwiązaniu z nimi umowy o pracę firma będzie ponosić koszty związane z ich obsługą prawną, a jeśli tak, to o co w tym chodzi? Co to takiego jest? Przyznam, że z takim rozwiązaniem jeszcze się nie spotkałem. To jakiś zupełnie nowatorski pomysł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Głos zabierze w tej chwili pan poseł Bogdan Rzońca.

P.o. dyrektor Departamentu Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej Ministerstwa Skarbu Państwa Adam Ambrozik:

Przepraszam, panie przewodniczący, ale muszę poczynić małe sprostowanie do wypowiedzi pana posła Króla. Adam Ambroziak, Ministerstwo Skarbu Państwa. Szanowni państwo, informuję, że Eurolot nie upadł. Spółka znajduje się w procesie likwidacji, a to nie są tożsame pojęcia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu. Jeśli ta sprawa będzie nadal niejasna, posłowie mają możliwość w dalszej części dyskusji zapytać się o szczegóły dotyczące obecnej sytuacji w Eurolocie. W tej chwili mamy bowiem etap dyskusji i zadawania pytań. A teraz, zgodnie z zapowiedzią, pan poseł Rzońca, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam prośbę do pana dyrektora o rozwinięcie informacji przedstawionych na jednym ze slajdów. Powiedział pan, że jest pewien, iż przychody firmy w dłuższym okresie będą trwałe. Skąd ta pewność, panie dyrektorze? Na czym opiera pan swój optymizm w tej kwestii? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To było pytanie pana posła Rzońcy. O zabranie głosu proszę pana posła Arkadiusza Litwińskiego. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zacznę od pytania, które ktoś mógłby nazwać złośliwym, ale mimo to je zadam. Czy planowana jest zmiana nazwy przedsiębiorstwa? Mogłoby się ono nazywać np. Mazowieckie Porty Lotnicze albo Warszawskie Porty Lotnicze. Mam wrażenie, że bez względu na to, kto akceptował proponowane kierunki rozwoju, to jednak mimo wszystko wciąż są one dyskusyjne i mogą budzić kontrowersje.

Szanowni państwo, nazwa zobowiązuje. Jestem zwolennikiem tej tezy. Spójrzmy zwłaszcza na polskie linie lotnicze, czyli PLL LOT. Wygodnie jest odwoływać się w retoryce do argumentu, iż jesteśmy narodowym przewoźnikiem i oczekiwać w związku z tym zgodnych z prawem, ale jednak preferencji. Jeśli tego się oczekuje, to faktycznie należy wykonywać rolę narodowego przewoźnika. Nie można uciekać od określonych zachowań i obowiązków. Rozumiem, że z punktu widzenia osoby zarządzającej przedsiębiorstwem

najważniejszą rzeczą jest maksymalizacja efektywności działania firmy. Czasami robi się to za każdą cenę i niemal każdymi metodami, które uda się wdrożyć. Wydaje mi się jednak, że nazwa i cel powołania przedsiębiorstwa powinny do czegoś zobowiązywać.

Nie chcę w tej chwili wdawać się w dyskusję na temat racji bytu obecnej sieci lotnisk, a zwłaszcza na temat decyzji, jakie w ostatnich latach były podejmowane w tym zakresie. Nurtuje mnie jednak następujące pytanie: Czy państwo rzeczywiście chcecie wycofać się z firm, w których nie posiadacie większościowych udziałów, a jeśli tak, to w jaki sposób zamierzacie to uczynić? Pytam o to, ponieważ tego rodzaju informacje, żeby nie powiedzieć przecieki, docierały w ostatnich miesiącach, a nawet tygodniach, ze strony przedstawicieli PPL do opinii publicznej. Głównie chodzi mi o kwestie dotyczące portów regionalnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

O zabranie głosu proszę panią poseł Bożennę Bukiewicz. Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, na wstępie chcę pogratulować świetnego wyniku i efektu przeprowadzonej restrukturyzacji. Pamiętam naszą rozmowę, kiedy restrukturyzacja była w toku, a teraz, jak widać, wszystko doskonale się udało. Można powiedzieć, że również strona społeczna spisała się na piątkę.

Mam kilka pytań dotyczących przyszłości naszego portu lotniczego. Pierwsze jest następujące: Jaka jest realna szansa na to, aby port lotniczy w Warszawie stał się tzw. centralnym hubem, z którego korzystałyby lotniska znajdujące się za naszą wschodnią granicą, za granicą południową i północną? Na zachodzie Europy hubów jest dość dużo, ale jeśli chodzi o naszą część kontynentu, to uważam, że Okęcie mogłoby skutecznie obsługiwać Europę Wschodnią, a nawet częściowo Azję. To jedna kwestia.

Drugie pytanie dotyczy sprawy budowy czy może raczej rozbudowy lotniska. Czy dysponujecie państwo policzonymi kosztami budowy duoportu? Jeśli chodzi o lotnisko centralne, to wiadomo, iż szacunkowy koszt miałby wynieść od 3 do 5 mld euro. Z mojego punktu widzenia większą przyszłość ma jednak lotnisko centralne. Tak mi się wydaje. Uważam, że jest to lepsza koncepcja niż pomysł duoportu. Pasażerowie stają się coraz bardziej wymagający, są coraz bardziej wygodni. Nie chcą się przemieszczać pomiędzy lotniskami i zdecydowanie wolą wszystkie sprawy związane z podróżą załatwiać w jednym miejscu, mam na myśli dojazd do lotniska, kwestię ewentualnych przesiadek itd. Bardziej ambitnym i zdecydowanie bardziej przyszłościowym pomysłem jest dla mnie koncepcja budowy lotniska centralnego, a nie duoportu. Stąd m.in. moje pytanie, czy zostały policzone koszty rozwoju związanego z ewentualną koncepcją rozbudowy duoportu?

Jeszcze raz gratuluję osiągniętych efektów restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję pani przewodniczącej. Udzielam głosu panu posłowi Józefowi Lassocie.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Nawiążę nieco do pytania, które zadał pan poseł Litwiński. Chodzi mi o udziały PLL w regionalnych portach lotniczych, a zwłaszcza o przypadek lotniska w Krakowie.

Proszę mi wyjaśnić, jaki jest cel w utrzymywaniu tych udziałów, jaką korzyść z tego tytułu odnosi Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”? W Krakowie PPL posiada większość udziałów. Czy przypadkiem nie byłoby jednak korzystniej, zarówno dla PPL, jak i dla Krakowa, aby usamodzielnić lotnisko w Krakowie? Czy jako samodzielny podmiot nie funkcjonowałoby ono lepiej i efektywniej? Pytam o tę kwestię, ponieważ interesuje mnie polityka PPL w tym obszarze. Jakie są cele i efekty działania PPL wobec regionalnych portów lotniczych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To były pytania pana posła Lassoty. Kolejnym mówcą będzie pan poseł Krzysztof Tchórzewski. Bardzo proszę, panie przewodniczący. Do głosu przygotowuje się pani poseł Anna Paluch.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o przedstawioną koncepcję restrukturyzacji, jej efekty oraz strategię na przyszłość, to wydaje mi się, że byłoby dobrze, gdybyśmy przynajmniej w niektórych kwestiach uzyskali więcej szczegółowych informacji. Wówczas będziemy mogli w pełniejszy sposób ukształtować sobie pogląd na niektóre sprawy. Bardzo proszę o podanie informacji, ilu pracowników zostało zwolnionych z przedsiębiorstwa w 2014 r. i w pierwszym półroczu 2015 r.? Interesuje mnie także, ilu pracowników w tym samym okresie zostało w PPL zatrudnionych? Prosiłbym o podanie danych w rozbiciu na stanowiska robotnicze, kierownicze i administracyjne.

Kolejna kwestia. Bardzo mnie również interesuje, jak wyglądała sprawa zwolnienia pracowników, a następnie zatrudnienia tych samych osób w spółkach zależnych? Na ten temat docierały do mnie rozbieżne informacje, dlatego proszę o podanie, ilu pracowników zwolnionych z PPL zostało zatrudnionych w spółkach zależnych i na jakich stanowiskach? Proszę także o podanie, czy pracownicy zwalniani z PPL, a następnie zatrudniani w spółkach zależnych również otrzymywali odprawy z zaznaczeniem, jak to wyglądało na poszczególnych stanowiskach?

Następna sprawa to liczba obsłużonych pasażerów w latach 2012, 2013, 2014 i w pierwszym półroczu 2015 r. oraz jak się kształtowały w tym okresie przychody przedsiębiorstwa. Interesują mnie dokładne dane na ten temat oraz zestawienie kosztów ponoszonych w tych latach w rozbiciu na koszty pracownicze i koszty pozostałe. Myślę, że jeśli poznamy konkretne wielkości, to będziemy mogli wyrobić sobie pełniejszy pogląd na bieżącą sytuację PPL.

Chciałbym także poprosić o zestawienie i porównanie, w okresie od 2013 r. do pierwszego półrocza 2015 r., liczby stanowisk kierowniczych i robotniczych. Rok 2014 jest może mniej istotny, bo był to czas restrukturyzacji. Wydaje się, że właściwe będzie zestawienie danych za 2013 r. i pierwsze półrocze 2015. Chodzi mi o podanie zatrudnienia w tym czasie na stanowiskach robotniczych, kierowniczych i w administracji. Myślę, że porównanie tych wielkości pozwoli na zaobserwowanie rzeczywistych relacji w firmie i efektów bieżącego systemu zarządzania. Wszystko stanie się dla nas bardziej przejrzyste i zrozumiałe.

Uważam, że byłoby także wskazane, skoro zaczynamy już nieco zagłębiać się w szczegóły, przyjrzeć się bliżej kwestii przychodów. Główną rzeczą, jeżeli chodzi o prowadzenie działalności gospodarczej, są przecież przychody osiągane z tego tytułu. Proszę powiedzieć, panie dyrektorze, jakie działania są obecnie podejmowane w PPL w celu zwiększenia przychodów, zarówno w wymiarze strategicznym, długofalowym, jak i bieżącym?

Rozumiem, zgodnie z tym co pan powiedział, panie dyrektorze, że na samym początku restrukturyzacji zostało zwolnionych ok. 1000 pracowników. Po tym zwolnieniu udział kosztów osobowych w kosztach ogółem spadł z 53% do 37%. Jeśli nie popełniam błędu w obliczeniach, to znaczy, że łącznie zostało zwolnionych z firmy ok. 40% załogi. Czy zatem podane dane oznaczają, że np. wzrosło średnie wynagrodzenie w przedsiębiorstwie? Jak w ogóle mają się koszty osobowe i poczynione zwolnienia do polityki firmy w zakresie wynagrodzeń pracowniczych? Z podawanych informacji wynika, że płace w PPL w porównaniu do średniej warszawskiej już wcześniej były odpowiednio wyższe. Interesuje mnie, jak ta sprawa wygląda teraz, po zwolnieniach i restrukturyzacji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Głos zabierze pani poseł Anna Paluch. Proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, z dużym zainteresowaniem wysłuchałam informacji podanych przez pana dyrektora Kaczmarzyka. Dobrym zwyczajem wszelkich debat jest jednak to, że wysłuchuje się stanowisk różnych zainteresowanych

stron i właśnie w związku z tym chciałabym prosić, żeby pan przewodniczący umożliwił wypowiedź w tej kwestii także przedstawicielom strony społecznej.

Doskonale rozumiem, że racjonalizacja kosztów, a mówiąc bez ogródek, cięcie kosztów jest znakiem czasu. Nierzadko dokonuje się to po prostu poprzez przenoszenie pracowników do firm zewnętrznych. Jest to, rzec by można, zjawisko masowe w różnych spółkach Skarbu Państwa. Mamy do czynienia z sytuacją, że tnie się koszty wynagrodzeń, tak jak nam to przedstawiono w przypadku PPL z 53% do 37%, ale z drugiej strony mamy tzw. usługi zewnętrzne. Chciałabym, aby w naszej dzisiejszej debacie została przedstawiona ocena tej sytuacji przez przedstawicieli strony społecznej. Interesuje mnie, w jaki sposób załoga Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" patrzy na sytuację w swojej firmie? Rozmawiamy o zwolnieniu 1000 osób. Przyjmuję argument, że w dwumilionowej aglomeracji, jaką jest miasto stołeczne Warszawa, 1000 osób, nawet jeśli tę liczbę pomnożymy razy cztery, bo tyle liczy średnio polska rodzina, nie będzie stanowić jakiejś wielkiej części populacji, ale jednak te osoby zostały dotknięte skutkami restrukturyzacji. To po pierwsze.

Po drugie, pamiętajmy, szanowni państwo, że chroniczną chorobą polskiej gospodarki są cały czas zbyt niskie płace. Jest to silna bariera rozwojowa. Siła nabywcza ludności pozostaje na niewielkim poziomie i wszystko stopniowo zaczyna się zaduszać, cały czas zresztą na bardzo niskim poziomie, całkowicie nieadekwatnym dla kraju, który zgłasza silne aspiracje europejskie. Gospodarka potrzebuje impulsu, choćby w postaci zwiększenia siły nabywczej ludności. Uwzględniając to co powiedziałam, bardzo minie interesuje stanowisko i ocena działań wdrażanych w PPL ze strony przedstawicieli strony społecznej.

Druga kwestia, o jaką chcę zapytać pana dyrektora, dotyczy tego, jakie są zamierzenia PPL odnośnie do lotniska w Krakowie? Kraków notuje dynamiczny wzrost liczby pasażerów i dlatego proszę o informację, co państwo zamierzacie zrobić z tym podmiotem? Czy planujecie zbycie tych aktywów, czy może planujecie rozbudowę lotniska? Było nie było, Przedsiębiorstwo Państwowe„Porty Lotnicze" to nazwa, która sugeruje prowadzenie działalności operacyjnej nie tylko w centrum kraju, na Mazowszu, ale także w szerszym wymiarze, na terytorium całej Polski. Proszę o kilka zdań na temat planów na przyszłość w tej kwestii.

I jeszcze jedna rzecz. Proszę o więcej informacji na temat przyszłych scenariuszy rozwoju PPL. Wiąże się to z kwestią poruszoną przed chwilą, dotyczącą Krakowa. Poproszę, panie dyrektorze, o więcej szczegółów na temat przedstawionej koncepcji duopolu, tzn. rozwoju Modlina. Wcześniej docierały do nas informacje, nie najlepsze zresztą, na temat Modlina i prowadzonych na jego terenie inwestycji. Mam na myśli sytuację sprzed kilku lat. W związku z tym, chciałabym usłyszeć więcej danych na temat scenariusza na przyszłość, jakie są konkretne zamiary PPL. Pan dyrektor o tych sprawach wprawdzie wspominał, ale uczynił to bardzo ogólnie i dlatego proszę o szczegóły. Zakładam, że takowe znajdują się w przyjętej przez PPL strategii, a przynajmniej powinny być w niej zawarte. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję pani poseł. Udzielam głosu panu przewodniczącemu Józefowi Rackiemu. Proszę, panie pośle.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zacznę od stwierdzenia, że moim zdaniem, jak na kraj wielkości Polski, mamy zbyt dużo lotnisk. Nie obawiam się głosić tej tezy, gdyż moim zdaniem, koszty utrzymania każdego portu lotniczego nie są chyba do końca zasadne, zwłaszcza jeśli uwzględni się odległości, jakie dzielą poszczególne lotniska.

Z dużym zainteresowaniem wysłuchałem wystąpienia pana dyrektora Kaczmarzyka i chciałbym zapytać, jak to jest możliwe, że zwalniamy z pracy, wprawdzie za porozumieniem stron, ale jednak, prawie 1000 osób, a przedsiębiorstwo nadal funkcjonuje i to całkiem nieźle? Czy to oznacza, że PPL zmniejszył zakres swojego działania? Na czym polega w tym wszystkim logika? Z części zakupów także zrezygnowaliśmy, ale to nie wpływa na funkcjonowanie PPL. Firma nadal bez przeszkód działa. Proszę mi wytłuma-

czyć, o jakie zakupy chodziło wcześniej? Kto wydawał na nie pieniądze i dlaczego, skoro jak się okazało nie były one wcale potrzebne? Kto zatrudnił ten nadmiar pracowników? Przypominam, że chodzi o prawie 1000 osób. Czy to oznacza, że wcześniej ci pracownicy nic nie robili i tylko się obijali?

Jeżeli gospodarka jest prowadzona nieracjonalnie, to zawsze nabija się koszty. Jeśli chodzi o PPL, to jestem pod dużym wrażeniem, gdyż okazało się, że można pod właściwym kierownictwem zarządzać efektywnie firmą i nie generować ogromnych, niepotrzebnych kosztów.

Jeżeli chodzi o koncepcję duoportu, to moim zdaniem objęcie wspólnym zarządem portu modlińskiego i lotniska Chopina jest wręcz koniecznością. Dopiero wtedy obydwa lotniska będą racjonalnie wykorzystane. Połączenie lotnisk w jeden organizm stworzy dodatkowe możliwości i ułatwi bieżące działania operacyjne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Kolejnym mówcą jest pan poseł Marek Poręba. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Marek Poręba (PO):

Panie dyrektorze, zgłosiłem się do wypowiedzi, aby zadać panu kilka pytań, ale na wstępie chcę powiedzieć, że z dużym uznaniem patrzyłem na to, co pan nam prezentował i na efekty państwa pracy. Mam na myśli przeprowadzoną restrukturyzację PPL. Niektórym wypowiedziom moich przedmówców nieco się jednak dziwię, w cudzysłowie, ale większość skupiała się tylko na liczbie zatrudnionych i zwalnianych pracowników. Składnik osobowy restrukturyzacji jest oczywiście bardzo ważny, ale należy pamiętać, że restrukturyzacja przedsiębiorstwa nie dokona się bez optymalizacji zatrudnienia. Jest to absolutnie podstawowa kwestia i całkowicie dla mnie zrozumiała. Jest to oczywiście trudna i bolesna rzecz z punktu widzenia pracowników oraz najbardziej problematyczna część restrukturyzacji, jeśli jednak uda się ją przeprowadzić, to później jest już łatwiej. Stąd proszę przyjąć na swoje ręce moje uznanie dla całego zarządu i dla przedstawicieli strony związkowej. Jeśli kierownictwo PPL dogadało się ze stroną społeczną, to efekt porozumienia musiał być korzystny dla firmy.

Szanowni państwo, chcę powiedzieć, że nie zgadzam się ze stwierdzeniem pani poseł Paluch, jakoby mieliśmy do czynienia z masowymi zjawiskami w tym zakresie. To nie jest prawdą, ale jeśli optymalizuje się koszty działalności, to pewnych rozwiązań nie uda się uniknąć.

Chciałbym teraz nawiązać do wątku poruszonego już przed niektórych przedmówców. Chodzi o regionalne porty lotnicze. Osobiście martwię się o lotnisko w Rzeszowie, bo tak się składa, że pochodzę akurat z tego miasta. PPL posiada 46,3% udziałów, ale de facto nie ma wpływu na to, co dzieje się z tym lotniskiem. Musicie dogadywać się z innymi udziałowcami. W tym momencie chciałbym zadać pytanie. Być może powtórzę się nieco po przedmówcach, ale proszę o wyjaśnienie, jaki ewentualny wpływ będzie miał na lotniska regionalne duoport, jeśli takowy powstanie? Jak to wpłynie na ruch na tamtych lotniskach, a co za tym idzie na kwestie biznesowo-finansowe?

Pan przewodniczący Racki wyraził pogląd, że lotnisk w Polsce jest za dużo. Osobiście jestem zdecydowanie przeciwny takiej tezie. Na przykład, pomiędzy Rzeszowem i Warszawą cały czas nie ma drogi szybkiego ruchu ani innej porządnej drogi i dlatego połączenie lotnicze pomiędzy Polską południową i centralną jest konieczne.

Proszę o wyjaśnienie, jaki wpływ organizacyjny powstanie duoportu może wywrzeć na spółki – córki PPL, takie jak ACS i inne? Czy ta kwestia jest analizowana w związku z planami utworzenia duoportu?

I jeszcze jedna sprawa. Zastrzegam, że nie jestem specjalistą, ani tym bardziej ekspertem w tej dziedzinie, ale ponieważ mówimy o duoporcie ze względu na ideę utworzenia tzw. lotniczego centrum mazowieckiego w środku naszego kraju, prosiłbym przy tej okazji o wyjaśnienie pewnej kwestii, której, przyznam się, do dziś nie potrafię zrozumieć. Dlaczego np. z Rzeszowa do Poznania nie możemy lecieć bezpośrednio, tylko ruch odbywa się przez Warszawę? Czy tak rzeczywiście być musi? Bo rozumiem, że skoro tak, to m.in. dlatego rozważa się koncepcję duoportu. Czy jeśli zmieni się strategia ruchu

lotniczego nad Polską, to duoport nadal ma uzasadnienie? Czy w ogóle taka zmiana jest brana pod uwagę? Jeśli tak, to niewątpliwie ruch wewnętrzny, na liniach krajowych, odbije się na liczbie pasażerów korzystających z duoportu. To wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. O zabranie głosu proszę pana posła Grzegorza Woźniaka.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nawiążę do jednej z wcześniejszych wypowiedzi, gdyż jej tezy pokrywają się częściowo z moimi, ale chciałbym dopytać się o kilka szczegółów. Z wystąpienia pana dyrektora wynikało, że z firmy zwolniono ok. 1000 osób w ramach tzw. programu dobrowolnych odejść. Ponad półtora roku temu, jeśli dobrze pamiętam, kiedy mieliśmy poprzednie posiedzenie wyjazdowe Komisji w państwa gościnnych progach, dokonywała się zmiana polegająca na rezygnacji z pracowników kontroli bezpieczeństwa. Na ich miejsce miała pojawić się wynajęta firma z zewnątrz. Chciałbym, aby pan dyrektor wyjaśnił proces na tym właśnie przykładzie. Jeden z kolegów posłów już powiedział, że z dużą dozą prawdopodobieństwa należy zakładać, iż zwolnione osoby odeszły i na ich miejsce nie zatrudnia się nikogo, ponieważ obowiązki przejęły firmy zewnętrzne świadczące określone usługi na rzecz PPL. Czy pan dyrektor może się do tej kwestii odnieść?

Koszty personalne, tak mi się wydaje, nie zniknęły, a jedynie zostały przesunięte pomiędzy tabelkami. PPL korzysta przecież z usług zewnętrznych i musi za nie płacić. Proszę podać, jak wyglądają proporcje? Mam na myśli odniesienie do wyniku finansowego. Czy pan dyrektor może nam to dziś przedstawić? Jeżeli nie, to proszę o odpowiedź na piśmie w późniejszym terminie. Dowiemy się wówczas, czy faktycznie udało się poczynić oszczędności, czy też może obniżono wynagrodzenia osobowe, ale przesunięto dodatkowe środki na koszty obsługi zewnętrznej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. O zabranie głosu proszę pana posła Lucjana Pietrzczyka.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (PO):

Tak się składa, że mam możliwość śledzenia wszystkich spraw związanych z segmentem lotnictwa cywilnego w naszym kraju. Kiedy wymaga tego sytuacja, posiłkuję się opinią Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub stanowiskiem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej lub bezpośrednio korzystam z porad kolegów pilotów.

Dzisiaj chciałbym tylko wyrazić opinię, że patrząc na to, co mieliśmy zrobić, jaki był rzeczywisty ogrom zadań stojących przed PPL, zwłaszcza w sferze społecznej, mówiąc wprost chodzi o zwolnienia, to bardzo głęboko się zastanawiałem przed dwoma lub trzema laty, czy jest w ogóle jakakolwiek szansa na powodzenie planowanej operacji. Zakładam, że wszystkim z nas zależało na pozytywnym zakończeniu restrukturyzacji, ale cały czas miałem poważne wątpliwości, czy podołamy realizacji stojących przed nami wyzwań. Liczba pracowników przewidzianych do zwolnienia była bardzo duża. Nie oszukujmy się, że było inaczej. Z punktu widzenia związkowców mogły to być wielkości porażające i ja to wszystko doskonale rozumiem. W tej chwili wydaje mi się, że można otwarcie powiedzieć, że wszystko się udało. Należy się za to serdeczne podziękowanie dla wszystkich stron zaangażowanych w proces restrukturyzacji. Mam świadomość, że czeka nas jeszcze szereg różnych problemów, ale rozumiem, że zmierzamy w kierunku doskonałości, a naszym celem jest zwiększanie przychodów z prowadzonej działalności. Jak widać, w pełni się to udaje i to cieszy.

Cieszy mnie także to, że prowadzone są analizy przypadków wybiegające do przodu na lat trzydzieści lub nawet czterdzieści. Jest to bardzo ważny aspekt. Nie mogę w tej chwili powiedzieć, jakie jest moje zdanie na temat przyszłości, cały czas wsłuchuję się w toczone dyskusje, ale wydaje mi się, że generalna koncepcja nie jest jeszcze w tym względzie gotowa. Jednak rozumiem, że mamy na uwadze horyzont czasowy zahaczający o lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte tego wieku. To bardzo dobrze.

Zakładam, że myślimy poważnie o centralnym porcie lotniczym i o rozwoju duoportu Okęcie-Modlin. Jeśli chodzi o sam Modlin, to w tym momencie nasuwa mi się małe

pytanko, czy w snutych planach przewidujemy tak prozaiczną rzecz, jaką jest odpowiednia droga dojazdowa? Mam na myśli infrastrukturę drogową i kolejową. Lotnisko musi być przecież dostępne dla pasażerów. Inaczej, jak mawiał klasyk, oczywistą oczywistością jest, że ludzie zaczną wybierać inne porty lotnicze.

Przy okazji, skoro już jestem przy głosie, mam pytanie dotyczące rozwoju lotnisk. Może nie jest to pierwszorzędna sprawa, ale z tego co mi wiadomo funkcjonuje opinia, że w Europie, jeśli chodzi o lotniska, obowiązuje reguła, iż powinny znajdować się w odległości 100 km od siebie. Pozwala to na zapewnienie maksymalnej dostępności. Chciałby się dowiedzieć, czy u nas, w Polsce, mamy podobne spojrzenie na tę kwestię? Rozumiem, że w grę wchodzi lotnisko w Łodzi, w Radomiu i w Lublinie.

I jeszcze jedno pytanie. Czy jesteśmy obecnie w stanie powiedzieć, jakie są maksymalne możliwości przepustowości pasażerów? Chodzi mi o liczby podawane w milionach, ale o ich naprawdę maksymalne wielkości. Inaczej mówiąc, jeśli rzeczywiście uda nam się wycisnąć wszystko z tego co mamy, to ilu pasażerów faktycznie obsłużymy na Okęciu i w Modlinie? Moim zdaniem, jest to bardzo ważna sprawa.

Moją wypowiedź proszę bardziej traktować jak wyrażoną opinię niż podchwytliwe pytania. Być może nieco przesadzę, ale przyznam się, że patrząc wcześniej na mój stan ducha, drżałem o to, czy całe przedsięwzięcie związane z przemianą PPL ma w ogóle szanse powodzenia. W tej chwili jestem przekonany, że naprawdę się udało i z tego tytułu jeszcze raz składam podziękowania dla wszystkich stron, które uczestniczyły w restrukturyzacji. Gratuluję, że wytrzymaliście państwo nerwowo i że udało się przeprowadzić wszystko, co zostało założone. Mam nadzieję, że także od strony finansowej uda się wszystko zbilansować nie po trzech latach, jak zakładano, ale wcześniej, po maksimum dwóch i pół roku. Świadczy to o tym, że myślenie o przedsiębiorstwie jest w pełni gospodarskie, w dobrym tego słowa znaczeniu. Dzięki temu, nie narażając się na niepotrzebne konflikty społeczne, które zwykle nie służą rozwojowi firmy, udało nam się osiągnąć założone cele. Jest to duży plus. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Głos ma pani poseł Teresa Świło. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Teresa Świło (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, moi przedmówcy zadali tyle pytań, że ja ograniczę się tylko do złożenia na pana ręce gratulacji za sposób, w jaki wprowadził pan zmiany na lotnisku Okęcie. Lotnisko Chopina staje się lotniskiem nowoczesnym i powinniśmy z tego tytułu odczuwać dumę. Okęcie zmienia się tak, jak zmienia się cała Polska. Uważam, że idziemy w dobrym kierunku. Jestem przekonana, że zarząd PPL, młody i dynamiczny, poradzi sobie z wyzwaniem związanym z poprawą stanu infrastruktury lotniczej i to nie tylko w stolicy, ale także poza nią.

Ponieważ pochodzę z Dolnego Śląska, a pan dyrektor w swoim wystąpieniu nie wymienił lotniska we Wrocławiu, pozwolę sobie zapytać, co dalej z tym lotniskiem? Jakie działania zostaną podjęte, jeśli chodzi o port lotniczy we Wrocławiu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, pani poseł. Patrzę w tej chwili po sali i nie dostrzegam innych zgłoszeń do dyskusji. Chciałbym zatem powiedzieć kilka słów od siebie. A jednak nie, jeszcze nie teraz. Są zgłoszenia. Jako pierwszy pan przewodniczący Bartłomiej Bodio, a później pan marszałek Grabarczyk i na tym chyba zamkniemy listę mówców. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Bodio (PSL):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wydaje mi się, że przez chwilę w trakcie obrad Komisji Infrastruktury zajmującej się kwestią lotniska Chopina, mogliśmy się poczuć jak na obradach Komisji Polityki Społecznej. Wydaje mi się, że dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" nie jest chyba od tego, aby zajmować się zatrudnieniem i miejscami pracy, ale przede wszystkim powinien zabiegać o maksymalizację przepustowości portu lotniczego i dbać o rentowność przedsiębiorstwa. Okęcie jest dla Warszawy i dla Mazowsza oknem na świat. Od komunikacyjnej dostępności regionu zależy bowiem, czy w innych branżach niż lotnictwo będzie rosła liczba miejsc pracy.

W związku z restrukturyzacją chciałbym zapytać pana dyrektora Kaczmarzyka, czy dobrowolne odejścia z pracy, podkreślam, że nie były to zwolnienia, jak mówią moi niektórzy koledzy posłowie, wpłynęły w jakiś sposób na działalność operacyjną i jakość pracy portu lotniczego w Warszawie? To po pierwsze.

Po drugie, mam pytanie dotyczące przyszłości lotniska w kontekście prognozowanego wzrostu ruchu. Międzynarodowe organizacje lotnicze przewidują, że w okresie najbliższych piętnastu lat na polskim niebie podwoi się liczba przewożonych pasażerów. Jak zatem przewiduje pan dyrektor, kiedy – mówiąc kolokwialnie – lotnisko Okęcie się wreszcie zapcha? Czy stanie się tak za pięć lat, za dziesięć, a może nic takiego w ogóle nam nie grozi w najbliższym czasie? Jak jesteście przygotowani na taką ewentualność? Jak ta sprawa wygląda w kontekście polskiego lotniczego ruchu pasażerskiego i międzynarodowej odstępności regionu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią udzielam głosu panu marszałkowi Cezaremu Grabarczykowi. Proszę, panie marszałku.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Szanowni państwo, dyskutujemy na temat bardzo udanej restrukturyzacji. Niewątpliwie jest to powód do dumy. Przyniosła one wyraźne efekty, jeśli chodzi o wyniki PPL i to nie tylko w wymiarze rocznym, ale również w perspektywie wieloletniej. Łatwiej teraz planować przyszłość przedsiębiorstwa.

Praktycznie nikt jednak nie pogratulował panu dyrektorowi udanej operacji polegającej na integracji dwóch terminali. Zakończyła się w ten sposób ważna faza przebudowy lotniska Chopina. Dzięki temu dzisiaj nasze lotnisko to nie tylko obiekt na poziomie europejskim, ale bez cienia niepotrzebnej skromności można powiedzieć, że jest to lotnisko w pełni na poziomie światowym, nowoczesne i niczym nie ustępujące konkurencji. Bardzo serdecznie gratuluję, panie dyrektorze. Takie fakty naprawdę cieszą. Miałem przyjemność oglądać nowy obiekt zarówno z góry, jak i dzięki uprzejmości pani prezes Jaworskiej, z wieży stojącej naprzeciwko, i muszę powiedzieć, że naprawdę robi on wrażenie.

Trochę mnie jednak zastanawia, czy przygotowując cztery warianty strategii rozwoju, sięgnęliście państwo w PPL do wyników analiz zlecanych przez resort infrastruktury w czasie, kiedy to jeszcze ja pełniłem funkcje ministra. Pamiętam, że PwC przygotowało bardzo obszerne opracowanie na temat perspektyw rozwoju sektora lotniczego w Polsce. Zawarte w nim konkluzje, które oczywiście każdy może odczytywać po swojemu, wskazywały moim zdaniem na dwa podstawowe kierunki działania: albo decydujemy się na budowę Centralnego Portu Lotniczego i wykorzystamy szansę na to, żeby Polska stworzyła międzynarodowy hub mogący konkurować z największymi lotniskami świata, albo wybieramy opcję polegającą na rozwoju portów regionalnych, zakładając, że będziemy dostarczali pasażerów innym podmiotom, które zdecydują się na realizację ambitnego przedsięwzięcia na miarę wspomnianego hubu. Trzecia z zaproponowanych strategii pokazuje jeszcze wariant, który można określić jako pośredni. Szczerze powiem, że trochę mnie niepokoi i przyjmuję ze smutkiem fakt, że aktualnie PPL postrzega Warszawę z lotniskiem Chopina i portem w Modlinie jedynie jako infrastrukturę obsługującą Mazowsze. Jest tak nawet w przypadku koncepcji zakładającej stworzenie duoportu, tym bardziej że chyba wszystkim Polakom Okęcie kojarzy się jako narodowy port lotniczy, jako polskie okno na świat. Nie ma dziś warunków pozwalających na planowanie budowy Centralnego Portu Lotniczego, głównie z tego powodu, że został zahamowany projekt kolei dużych prędkości. Jak wiadomo, bez istnienia szybkiej kolei nie uda się zabezpieczyć odpowiedniego dopływu pasażerów. Wiele jednak wskazuje na to, że ten projekt odżyje i powróci w niedalekiej przyszłości. Dodatkowo wydaje mi się, że cały czas sprzyjają nam okoliczności, bowiem nasz zachodni sąsiad cały czas nie może zakończyć budowy nowego hubu, wielkiego lotniska w Berlinie. Myślę, że jest to dla nas szansa. Im szybciej stworzymy Centralny Port Lotniczy, tym szybciej znajdziemy się w gronie największych graczy na rynku. Potencjał ku temu mamy. Świadczą o tym m.in. prognozy przytoczone przez pana przewodniczącego Bodio. Wynika z nich, że ruch lotniczy w Pol-

sce w okresie kilkunastu lat powinien się podwoić. W związku z tym namawiam, aby pan dyrektor Kachaniak otworzył sejf i wydobył zeń ekspertyzę PwC. Spójrzcie na nią panowie jeszcze raz i przeanalizujcie ponownie jej treść, zastanawiając się nad dalszym rozwojem sektora lotniczego w Polsce.

Swoje wystąpienie zacząłem od gratulacji i na zakończenie chcę jeszcze raz pogratulować. Po pierwsze, gratuluję sprawnie przeprowadzonych inwestycji. Trochę jeszcze kuleje kwestia hotelu, ale jak mogliśmy zaobserwować, prace się w tej chwili toczą i jest szansa na pomyślne ich zakończenie. Po drugie, gratuluję przeprowadzonej restrukturyzacji. Jest to druga tak udana restrukturyzacja w sektorze transportowym po PKP Cargo. Tam również osiągnięto sukces. Udało się przeprowadzić restrukturyzację zatrudnienia i wynegocjowano jej warunki z załogą, dzięki czemu cały proces został przeprowadzony bardzo sprawnie. Życzę sukcesów i równie udanych przedsięwzięć w przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie marszałku. Nie widzę więcej zgłoszeń do dyskusji ze strony posłów, a zatem oddam głos przedstawicielom strony społecznej. Ponieważ nie znam panów nazwisk ani pełnionych funkcji, bardzo proszę każdorazowo przedstawiać się do mikrofonu. Głosu będę udzielał według kolejności zgłoszeń. Bardzo proszę, pan jako pierwszy.

Przewodniczący Rady Pracowniczej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” Cezary Wieński:

Dzień dobry państwu, nazywam się Cezary Wieński i jestem przewodniczącym Rady Pracowniczej w PPL. Pani poseł Paluch wywołała nas swoim wystąpieniem do tablicy i wydaje mi się, że bardzo słusznie. Jak państwo zapewne pamiętacie, w marcu 2014 r. miało miejsce posiedzenie Komisji Infrastruktury. Nawiązuję do tamtego posiedzenia, ponieważ restrukturyzacja Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” nie była naszym pomysłem. Z tym pomysłem do firmy przyszedł pan dyrektor Kaczmarzyk. Rewanżując się nieco za określenie użyte przez pana dyrektora, czyli patologiczny zakładowy układ zbiorowy pracy, określę pierwotny pomysł restrukturyzacji przedstawiony przez niego jako ideę jeżącą resztki włosów na głowie. W związku z tym podjęliśmy działania zmierzające do ucywilizowania pomysłów pana dyrektora. Nasze działania, działania strony społecznej, sprowadzały się głównie do ograniczenia niekorzystnych skutków społecznych związanych z planowaną restrukturyzacją PPL. Program dobrowolnych odejść nie był bynajmniej pierwotnym pomysłem pana dyrektora Kaczmarzyka. Pan dyrektor proponował na początku zwolnienia grupowe. Na szczęście, w wyniku prowadzonych negocjacji udało się wypracować program dobrowolnych odejść. Pozwolił on na rozwiązanie stosunku pracy tym osobom, które rzeczywiście chciały i zamierzały pożegnać się z firmą, a nie tym, które zostałyby do odejścia zmuszone.

Jeszcze kilka zdań na temat efektów wdrożonej restrukturyzacji. Nadal trzymam się stanowiska, które przedstawiłem w tej kwestii na posiedzeniu Komisji Infrastruktury przed półtora rokiem, zwłaszcza jeśli chodzi o dumnie pokazywane ograniczenie kosztów z tytułu wypłaty wynagrodzeń. Szanowni państwo, faktem jest, że procentowo rzecz biorąc te koszty zostały ograniczone, ale – jak być może państwo zauważyliście – znacząco po stronie kosztów wzrosły pozycje określone jako usługi obce i tzw. usługi pozostałe. Jaki rzeczywisty efekt przyniosą wprowadzone zmiany, będziemy mogli ocenić dopiero za jakieś trzy, cztery lata. W tej chwili, praktycznie po upływie niecałego roku od zakończenia restrukturyzacji trudno wyciągać jednoznaczne wnioski. Żeby jednak nie być posądzonym o to, iż jedynie atakuję pana dyrektora powiem, że dostrzegam również plusy obecnej sytuacji. Niewątpliwie zaliczam do nich fakt, że z panem dyrektorem można spokojnie rozmawiać. Nawet jeśli w jakiejś kwestii nasze stanowiska są bardzo rozbieżne, to pan dyrektor nie unika rozmów i dyskusji na ten temat. Do części spraw udaje nam się wzajemnie przekonać, do części nie, ale dialog między nami się toczy i jest to bez wątpienia pozytywna zmiana.

Panie i panowie posłowie w swoich wystąpieniach składaliście gratulacje na ręce pana dyrektora. Moim zdaniem, podziękowania należą się przede wszystkim załodze PPL. Zdaję sobie sprawę, że na tego typu spotkaniach jak to dzisiejsze obowiązuje pewna kon-

wencja, jednak upierał się będę, że podziękowania należą się przede wszystkim pracownikom. W firmie zdecydowali się bowiem pozostać ludzie niemający żadnej gwarancji na temat swojej przyszłości i przyszłości firmy. Wzięli na swoje barki zdecydowanie więcej obowiązków i dzięki temu udaje się wszystko dopiąć. Firma chodzi tak, jak powinna. A zatem jeszcze raz gratulacje i wyrazy szacunku dla tych wszystkich, którzy aktualnie w PPL pracują.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga. Być może nie powinienem tej kwestii poruszać, ale mimo wszystko tak zrobię. W dyskusji pojawiały się pytania dotyczące sprawy duoportu, portu centralnego, lotnisk regionalnych itd. Moim zdaniem, akurat w tej kwestii konieczne jest zajęcie jednoznacznego stanowiska przez rząd Rzeczypospolitej Polskiej. To on musi w tym zakresie nakreślić strategię działania. Z całym szacunkiem, proszę państwa, ale nawet najbardziej genialny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" tej sprawy nie rozwiąże. Może on jedynie co najwyżej przedstawić swoje propozycje. Strategia określająca rozwój sieci lotnisk w Polsce oraz wizję przyszłości Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" to kompetencja rządu. Obecnie, patrząc na pomysły strategiczne zaprezentowane przez dyrektora, można pośród nich znaleźć rozwiązania, które niekoniecznie są zgodne z zakresem zadań i tym wszystkim, co znajduje się zapisane w ustawie o Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze". Decyzja w omawianych sprawach, proszę pań i panów posłów, będzie musiała zostać podjęta na szczeblu rządowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Czy ktoś z przedstawicieli strony społecznej chciałby się jeszcze wypowiedzieć? Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego Marek Żuk:

Marek Żuk, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego. Postaram się nie zająć zbyt dużo czasu.

Szanowni państwo, chciałbym odnieść się w kilku zdaniach do tego, o czym powiedział podczas prezentacji pan dyrektor i co pojawiało się w wypowiedziach niektórych dyskutantów. Pan poseł Król częściowo mnie wyręczył, jeśli chodzi o wypowiedź, ponieważ słusznie wcześniej zauważył niestosowność określenia użytego przez pana dyrektora Kaczmarzyka pod adresem dawnego zakładowego układu zbiorowego pracy. Mam na myśli słowa o patologicznym układzie.

Muszę jednak zareagować na to, co powiedział pan poseł Bodio. Panie pośle, proszę mi wierzyć, że nie było przyjemnością wysłuchiwanie pańskich słów, bardzo krytycznych, na temat naszych zarobków. Miało to miejsce w ubiegłym roku w Sejmie. Powiedziałem wówczas, pamiętam, iż tyle zarabiamy, ile jesteśmy warci. Dzisiaj pan poseł raczył z kolei powiedzieć, że dyrektor naczelny PPL nie jest od tego, aby zajmować się zatrudnianiem lub zwalnianiem pracowników. W takim razie chcę zapytać: od czego, pana zdaniem, jest zatem dyrektor naczelny? Przecież jest on naszym pracodawcą i dlatego mamy pełne prawo oczekiwać od niego współpracy w kwestiach kadrowych i, mówiąc szerzej, związanych z zatrudnieniem w firmie. Moim zdaniem, jest to rzecz całkowicie naturalna. W każdym obszarze w firmie, gdzie zatrudniani i zwalniani są pracownicy, odpowiada za to pracodawca. Mam nadzieję, że była to tylko niezręczność z pańskiej strony, panie pośle, i będę pana słowa tak właśnie traktował. Szanowni państwo, to co możecie podziwiać za przeszkloną ścianą, nie jest wynikiem pracy wykonanej w ostatnim roku ani nawet w okresie dwóch lub trzech ostatnich lat. Jest to efekt dziesięcioleci pracy tysięcy ludzi, jacy przewinęli się przez to lotnisko.

Chciałbym jeszcze odnieść się do wypowiedzi pana posła, którego nazwiska nie zapamiętałem, za co bardzo przepraszam. Powiedział pan, że tyle osób na lotnisku pracowało i nagle odeszło. Pytał, jak to możliwe? Otóż, panie pośle, nie do końca było tak, jak pan to przedstawił. Jeśli byśmy dokładnie policzyli, to okaże się, że zatrudnionych jest dziś ok. 850 osób mniej niż przed restrukturyzacją. Spośród tych, którzy odeszli z PPL, ok. 250 osób znalazło zatrudnienie w tzw. usługach obcych. Jak widać, realna redukcja zatrudnienia wyniosła jakieś 500, maksimum 600 osób. Skąd wziął się nadmiar pracow-

ników w firmie? O to także pytał pan poseł. Odpowiem – jest to wynik polityki prowadzonej w ostatnich latach. Jest to również efekt działalności kolejnych rządów. Za ich przyzwoleniem przyjmowano całe rzesze nowych pracowników. Nie chcę wymieniać poszczególnych rządów, ale każdy z nich praktycznie rzecz biorąc, kadencja po kadencji doprowadzał do tego, że zatrudnienie w PPL systematycznie rosło. Doszło w konsekwencji do tego, iż poziom zatrudnienia faktycznie okazał się znacząco zbyt wysoki.

Jeśli chodzi o obecną sytuację w firmie, o ocenę, o którą zwróciła się, o ile dobrze zrozumiałem, pani poseł Paluch, to nie mam zamiaru wystawiać żadnych laurek. Nie taka jest moja rola. Powiem tylko, że miniony czas był dla nas wszystkich bardzo trudny. Proszę mi wierzyć. To był naprawdę trudny okres dla wszystkich, również dla tych, którzy zdecydowali się dobrowolnie odejść z firmy. W znacznej części byli oni przymuszeni sytuacją, ponieważ byli świadomi, iż jeśli nie zgłoszą akcesu do programu dobrowolnych odejść, i tak zostaną zwolnieni. Dlatego z bólem serca, ale ludzie z pracy w PPL rezygnowali. Część spośród tych, którzy zdecydowali się pozostać, jeszcze do tej pory nie przywykła do nowej sytuacji. Dialog z zarządem jest trudny, aczkolwiek istnieje. Potwierdzam w tym zakresie słowa pana przewodniczącego rady pracowniczej. Dziś ze sobą rozmawiamy, to prawda, ale nie oznacza to bynajmniej, że wszystko odbywa się bez bólu. Nierzadko rozwiązania rodzą się w dużych bólach. Nikt nam jednak nie obiecywał, że zawsze będzie miło. Wydaje mi się, że powinniśmy cały czas żywić nadzieję, iż mimo wszystko damy radę, a firma w przyszłości będzie się rozwijała we właściwym kierunku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Na tym chyba zakończyliśmy dyskusję. A jednak nie, widzę kolejne zgłoszenie. Proszę, żeby pani poseł Paluch się nie denerwowała. Nie ma ku temu potrzeby. Nikomu nie odbieram głosu, wręcz przeciwnie, zachęcam do wypowiedzi. Bardzo proszę, udzielam głosu następnemu panu.

Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" w PPL Marian Górecki:

Dziękuję za udzielenie głosu. Szanowni państwo, jak także pamiętam przywoływane posiedzenie Komisji Infrastruktury, które miało miejsce w 2014 r. Jeszcze formalność: nazywam się Marian Górecki, reprezentuję NSZZ „Solidarność". W trakcie wspomnianego posiedzenia Komisji apelowałem o to, abyśmy przystąpili do dialogu społecznego. Było już wtedy wiadomo, że zakładowy układ zbiorowy pracy nie funkcjonuje. Stanęliśmy wówczas przed zadaniem wypracowania nowego zakładowego układu zbiorowego pracy. Udało się to osiągnąć dzięki zaangażowaniu strony społecznej i dzięki partnerstwu ze strony dyrektora naczelnego. Prosiłem wtedy o to, aby sprawy firmy były załatwiane na terenie przedsiębiorstwa. I tak się stało, za co bardzo dziękuję. Aktualnie o sprawach przedsiębiorstwa rozmawiamy spokojnie i w sposób bardzo merytoryczny.

Szanowni państwo, społeczne koszty restrukturyzacji były dla nas bolesne i nie ukrywamy tej oceny. W mojej ocenie najważniejszą rzeczą było jednak to, że wspólnie udało nam się wypracować nowy zakładowy układ zbiorowy pracy, nowy regulamin pracy oraz ustaliliśmy pakiet gwarancji społecznych. To wszystko zapewniło dopiero bezpieczeństwo pracownikom, którzy pozostali w organizacji. Myślę, że powinniśmy sobie również powiedzieć, iż zbyt często o formule zwolnień pracowniczych wypowiadamy się w sposób mało odpowiedzialny. Jeżeli dziś mówimy o zwolnieniach, to na zewnątrz i w mediach wydźwięk tego jest taki, że pracownicy są bezwzględnie zwalniani z pracy. Rzeczywistość w naszym przypadku była odmienna. Bardzo ciężko pracowaliśmy na to, żeby przekonać ludzi, że program dobrowolnych odejść jest jednak czymś innym niż zwykłe zwolnienie. Nie mieliśmy jako firma innego wyjścia i musieliśmy ograniczyć zatrudnienia, ale należało to zrobić w sposób odpowiedzialny i zabezpieczający interesy pracowników. Temu właśnie służył program dobrowolnych odejść.

Chcę powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Często jest tak, że restrukturyzacja firmy nie przebiega do końca. W efekcie mamy nieodwracalne zmiany i dramaty pracowników i ich rodzin. Mam na myśli sytuację, w której naprawdę nie wiadomo co zrobić. Jeśli chodzi o PPL, to wydaje mi się, że przeszliśmy proces restrukturyzacji w sposób spokojny

i równie spokojnie dochodzimy do sytuacji, w której firma notuje progres, czyli zaczyna się planowo rozwijać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy ktoś chciałby się jeszcze wypowiedzieć? Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Portu Lotniczego Warszawa Okęcie Robert Zieliński:

Robert Zieliński, Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa.

Powiedziałbym, że wszystkie działania, które wiązały się z restrukturyzacją PPL, to już historia. Oczywiście, w pewnym sensie. Dziś, nie wnikając w przeszłość, na temat której moi przedmówcy bardzo szczegółowo się wypowiedzieli, mam tylko jedną pretensję do pana dyrektora naczelnego. Obiecał nam pan, że po restrukturyzacji skończymy na dobre z pewnym, że tak to określę, działaniem polegającym na zastraszaniu pracowników i wreszcie zaczniemy tworzyć jeden team. W tej chwili mamy już koniec września 2015 r., pracownicy nadal są zwalniani, w dalszym ciągu otrzymują wymówienia i w związku z tym chciałabym tylko poprosić pana dyrektora, żeby precyzyjnie określił, od kiedy wreszcie będziemy budować ów osławiony team? Kiedy wreszcie zakończy się restrukturyzacja?

Jeśli chodzi o mnie, to urodziłem się na lotnisku, mój ojciec był pilotem i doskonale wiem, że w tej branży najbardziej istotne jest wzajemne zaufanie i wzajemne wsparcie. Przeniesienie na ten grunt wartości korporacyjnych, czyli m.in. wyścigu szczurów na operacyjną część lotniska, może przynieść opłakane skutki. A zatem, podsumowując, panie dyrektorze, proszę o odpowiedź, kiedy wreszcie nastąpi prawdziwy koniec restrukturyzacji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy są jeszcze chętni do zabrania głosu? Nie widzę. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy listę mówców. Zanim poproszę pana dyrektora o udzielenie odpowiedzi, pozwólcie mi państwo na wypowiedzenie jednego zdania ode mnie. Na zakończenie posiedzenia z pewnością skorzystam z przysługujących mi uprawnień, jako prowadzącemu obrady, ale teraz tylko jedna uwaga.

Szanowni państwo, panie dyrektorze, pozwolę sobie na stwierdzenie, że decyzja o zorganizowaniu wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury w siedzibie PPL była jak najbardziej słuszna. Chcę pogratulować wszystkim członkom Wysokiej Komisji. Takiej aktywności ze strony państwa posłów na terenie Sejmu nie widziałem od bardzo dawna. Nie ma także dziś żadnego kłopotu z kworum z dość prostej przyczyny, iż stąd nie można się ot, tak sobie spokojnie oddalić. Wszystko jest zatem organizacyjnie i merytorycznie na najwyższym poziomie. Jest to bardzo budujące i serdecznie państwu za to dziękuję.

W dyskusji poruszono wiele różnych kwestii i sformułowano szereg pytań. Za moment poproszę pana dyrektora o odniesienie się do tych spraw i udzielenie odpowiedzi na pytania. Zanim to jednak nastąpi, chciałbym jeszcze moim koleżankom i kolegom z sejmowej Komisji Infrastruktury powiedzieć, że Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" jest firmą szczególną, ponieważ funkcjonuje na podstawie szczególnej ustawy. PPL, podobnie jak PKP i Poczta Polska, posiada odrębny akt prawny, na podstawie którego działa. W związku z tym, w PPL działają określone organy i instytucje. Oczywistą rzeczą jest to, że firma posiada dyrektora i kierownictwo, ale zwracam uwagę, że w PPL działa także rada pracownicza. Zabierał zresztą głos w dyskusji jej przewodniczący. Na podstawie ustawy o związkach zawodowych w firmie działają także organizacje związkowe, których przedstawiciele biorą udział w dzisiejszym posiedzeniu. Pamiętajmy o tej specyfice.

Chciałbym jednoznacznie i wyraźnie powiedzieć, że w przedsiębiorstwie państwowym, oprócz uprawnień, które przysługują wszystkim funkcjonującym w nim organom, ustawa nakłada na te organa także określone obowiązki. Niezależnie od tego, z której strony patrzymy na problem, to rzecz jasna bez dialogu, bez atmosfery, jaką w firmie wytworzyliście państwo wspólnymi silami, nie udałoby się osiągnąć takiego efektu, z jakim mamy teraz do czynienia. Wiele osób składało wam za to gratulacje. Dołączam się do nich także i ja. Chcę powiedzieć, że w mojej ocenie wykazaliście wszyscy państwo wyjątkową dojrzałość. Potrafiliście dostrzec wspólny cel, którym jest dalszy rozwój firmy.

Czy restrukturyzacja powinna być szybsza, czy głębsza, to już zupełnie inne kwestie. Dynamika zmian w transporcie lotniczym, zwłaszcza jeśli chodzi o zagadnienia infrastrukturalne, jest tak duża, że niezbędne jest aktywne zarządzanie, a w tym zakresie wykazaliście się państwo, powtórzę to jeszcze raz, wyjątkową dozą roztropności i mądrości. Przypominam sobie, jaka atmosfera panowała wcześniej w przedsiębiorstwie, jakie skargi trafiały do mnie w tej sprawie, jako przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury. Dlatego dzisiaj tym bardziej państwu gratuluję osiągniętego porozumienia i umiejętności wspólnego działania na rzecz osiągnięcia celu.

Nie będę przedłużał. Kończę moje krótkie wystąpienie i bardzo proszę pana dyrektora Kaczmarzyka o odniesienie się do wątków poruszonych w trakcie dyskusji i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, postaram się pokrótce odpowiedzieć na pytania. Część z nich ma charakter bardzo szczegółowy i dlatego, jeśli pan przewodniczący wyrazi zgodę, to na te pytania przygotujemy odpowiedzi na piśmie. Potrzebujemy po prostu więcej czasu, aby precyzyjnie i kompetentnie odnieść się do poruszonych kwestii. Nie będę udawał, że znam na pamięć wszystkie detale i dane na temat np. liczby osób zwolnionych z PPL w ostatnim kwartale lub przyjętych do pracy w ostatnim półroczu. Potwierdzę informacje na ten temat w naszych kadrach i przedstawię państwu stosowne dane na piśmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście, panie dyrektorze, możemy się tak umówić.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję. Pierwsze pytanie pana posła Piotra Króla dotyczyło zakładowego układu zbiorowego pracy i określenia, jakim się posłużyłem na jego nazwanie. Szanowni państwo, tamten układ zbiorowy wywodził się z 1999 r. Proszę mi wierzyć, że naprawdę był to zły dokument dla firmy. On był zły w rozumieniu czysto biznesowym. Nie pozwalał on nam się rozwijać. Ale tamten układ zbiorowy był zły także z punktu widzenia pracowników. Na jego podstawie bardzo łatwo się zatrudniało, ale zwolnienie kogoś było praktycznie niemożliwe. Każdy zatrudniony, który osiągnął powyżej trzech lat stażu pracy w przedsiębiorstwie, osiągał w praktyce gwarancję stałego zatrudnienia. Do czego to doprowadziło? Przez lata, wskazywał na to zresztą przewodniczący Żuk, na PPL odkładała się, można powiedzieć, dodatkowa tkanka tłuszczowa. W pewnym momencie trzeba było sobie jasno powiedzieć, że albo zastosujemy drastyczną kurację odchudzającą, albo za chwilę przestaniemy się w ogóle ruszać, czyli stracimy operacyjną gotowość do konkurencji z innymi portami lotniczymi w regionie.

Szanowni państwo, sytuacja dziś wygląda tak, że mamy oczywiście ambicje, ale nie mamy niestety szans na to, aby realnie konkurować z portem lotniczym w Monachium, we Frankfurcie lub w Londynie. Powinniśmy natomiast być w stanie i chcieć konkurować z lotniskami w Pradze, w Budapeszcie czy w Wiedniu. Te porty lotnicze znajdują się absolutnie w naszym zasięgu. W bardzo krótkim czasie możemy je przeskoczyć, jeśli chodzi o liczbę pasażerów. Jeżeli chodzi o komfort, to nawiązując do wypowiedzi pana marszałka Grabarczyka, uważam że już wymienione lotniska zagraniczne prześcignęliśmy. Komfort pasażerów i linii lotniczych, które lądują i startują z lotniska Chopina, jest najwyższy w regionie. Prawda jest taka, że zawdzięczamy to ludziom, którzy w firmie pracowali od lat i budowali jakość usług oraz pozycje lotniska na tle konkurencji. Trzeba sobie jednak także powiedzieć, że jeśli nagle, bo było to działanie nagłe, w czasie sześciu miesięcy likwidujemy 850 miejsc pracy, a firma nadal funkcjonuje i nie pojawiają się przy tej okazji żadne problemy operacyjne, mało tego – relacje z przewoźnikami są bardzo dobre, nie ma przewoźnika, który narzekałby na współpracę z PPL zarówno pod względem operacyjnym, jak i handlowym, to oznacza nie mniej i nie więcej, ale dokładnie tyle, że było w firmie za dużo o wspomnianych 850 etatów.

Nie będę teraz w szczegółach analizował, skąd się wzięły pojedyncze etaty, dlaczego było ich akurat 850 i które z nich były administracyjne, a które operacyjne. Był to pewien mix etatów, które zostały zidentyfikowane. W dzisiejszych wypowiedziach przedstawi-

cieli strony społecznej pojawiał się wątek, co mnie cieszy, iż również przedstawiciele załogi dostrzegali, że w firmie występował wyraźny przerost zatrudnienia. Moim zdaniem, było tylko kwestią czasu, kiedy przy tamtym poziomie zatrudnienia PPL, aby ratować swój wynik, musiałoby zaproponować podwyżki cen liniom lotniczym. Mam na myśli podwyżki opłat lotniskowych, podwyżki za obsługę pasażerów itd. Myślę, że maksymalnie w okresie dwóch lat powstałby nowy cennik usług lotniskowych. Zwracam uwagę państwa, że dziś, po restrukturyzacji nie tylko oszczędzamy i wypracowujemy naprawdę dobry wynik finansowy, porównywalny do najlepszych portów lotniczych tej wielkości w Europie, ale co ważne, przy pomocy tej załogi, którą aktualnie posiadamy, a zatrudnionych jest 1400 osób, jesteśmy w stanie operacyjnie, nie zwiększając zatrudnienia dołożyć jeszcze przynajmniej obsługę od dwóch do trzech milionów dodatkowych pasażerów, a przypominam, że dziś obsługujemy rocznie ponad 11 milionów podróżnych. A zatem, restrukturyzując firmę nie tylko, mówiąc brzydko, pozbyliśmy się części pracowników, ale – patrząc na sprawę obiektywnie – zmieniliśmy wszystkie procesy, jakie w firmie są realizowane. Nie ukrywam, że część ludzi kibicowała temu, aby nasza restrukturyzacja nie powiodła się. Stałoby się tak, gdybyśmy ograniczyli się tylko do zwolnienia pracowników. Nasi przeciwnicy czekali na zimę, aż spadnie śnieg i wysypiemy się na tym wraz z całą naszą koncepcją restrukturyzacji, bo z lotniska nie będzie się dawało latać itd. Podobny skutek miał się pojawić w tzw. wysokim sezonie i po integracji terminala. Okrojony zespół miał nie być w stanie udźwignąć realizacji tych zadań. Tak się jednak nie stało. Okazało się, że w zmniejszonym składzie osobowym jesteśmy w stanie wszystkiemu podołać, ale tylko dlatego, że przeprowadziliśmy również zmianę procesów. Oprócz tego, i jest to niezwykle istotna rzecz, dokonała się zmiana w nastawieniu ludzi do pracy. Osoby, które zostały i zdecydowały się na prace w PPL, pracują dziś wydajniej. Wyraźnie pokazują to suche cyfry. Jeżeli chodzi o terminal, to można naturalnie powiedzieć, że jest on ładny albo brzydki, ale jeśli twarde dane, suche liczby pokazują jaką mamy marżę i jaką osiągamy efektywność, to z takimi faktami nie da się dyskutować. Widać, że jest dobrze i trudno w tym przypadku o inną interpretację rzeczywistości. Ewidentnie zaszła zmiana w mentalności pracowników PPL.

Pan przewodniczący Zieliński stwierdził w swojej wypowiedzi, że restrukturyzacja cały czas jeszcze trwa, ponieważ zwalniamy ludzi. To prawda, proszę państwa. Zdarzają się miesiące, w których rozwiązujemy umowy o pracę z kilkoma czy nawet kilkunastoma osobami. Są to jednak przypadki odejść naturalnych, efekt sytuacji, kiedy pracodawcy z takim, czy innym pracownikiem jest się trudno porozumieć i vice versa, tzn. kiedy pracownik nie może porozumieć się z pracodawcą. Wspomniane zwolnienia nie mają jednak nic wspólnego z programem dobrowolnych odejść, jaki realizowaliśmy w trakcie restrukturyzacji. Tego typu przypadki mają charakter incydentalny. Jeśli załoga liczy 1400 osób, a miesięcznie rozwiązuje się umowę o pracę z jedną lub dwoma osobami, to jest to niewielki promil.

Pan poseł Król pytał jeszcze o sposób liczenia przez nas liczby pasażerów. Czy robimy to na podstawie systemu, w który zainwestowaliśmy. Przyznam, że muszę sprawdzić, o jaki system panu posłowi chodziło. W minionych dwóch latach nie inwestowaliśmy w żadne systemy IT, które liczyłyby nam na wejściu lub wyjściu z terminala obsłużonych pasażerów.

Poseł Piotr Król (PiS):

W takim razie od razu dopowiem, panie dyrektorze. Oczywiście odpowiedź może być na piśmie i w późniejszym terminie. Posiadałem wiedzę na temat tego, że PPL zlecał jakiś badania w tym zakresie. Miały one dotyczyć pewnych symulacji związanych z liczbą pasażerów i o tym właśnie mówiłem. Interesuje mnie, czy dane, jakie pan przedstawił, są oparte właśnie na wynikach wykonanych badań.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Rozumiem, panie pośle. Jeśli chodzi o to, w jaki sposób planujemy liczbę pasażerów, to dokonujemy tego na podstawie ogólnie dostępnych źródeł. Przede wszystkim są to dane z ICO, IATE i innych organizacji oraz wielkości podawane przez przewoźników, którzy operują na naszym lotnisku. Są to dane najbardziej twarde z twardych.

Pozwalają nam one bardzo często trafić, jak to się mówi, w dziesiątkę, jeśli chodzi o prognozowanie liczby pasażerów. W bieżącym roku planowaliśmy wzrost na poziomie 5,6 – 5,7%, a faktycznie uzyskamy ok. 6,2%. Jak widać, błąd w prognozie jest niewielki.

Jeśli chodzi o badania klientów, to przeprowadzamy regularnie badania satysfakcji pasażerów itd. Być może idąc w tym kierunku, zbliżę się do odpowiedzi na pytanie pana posła.

Poseł Piotr Król (PiS):

Nie o to chodzi, panie dyrektorze. Nie przedłużajmy w tej chwili niepotrzebnie dyskusji. Wiem, że tego typu badanie było wykonane i to mi wystarczy.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Dobrze. Sprawdzimy w naszym archiwum i wówczas odpowiem panu posłowi na zadane pytanie.

Ostatnie pytanie pana posła Króla dotyczyło kwestii zakazu konkurencji. Jeśli o to chodzi, to zarząd i kierownictwo przedsiębiorstwa posiadają wpis w umowie o zakazie konkurencji. Potwierdzam, że tak jest. Klauzule o zakazie konkurencji nie odbiegają jednak w niczym od powszechnie obowiązującego standardu na rynku, i to zarówno obowiązującego w spółkach prywatnych, jak i tych, które są własnością Skarbu Państwa.

W tej chwili przechodzę do odpowiedzi na pytanie pana posła Rzońcy, którego interesowały nasze przychody i przejawiany optymizm. Odpowiem w sposób następujący: szanowny panie pośle, to wcale nie jest nadmierny optymizm. Proszę mi uwierzyć, że zapotrzebowanie na konkretne części infrastruktury badamy i mierzymy zawsze bardzo starannie. To, że za piętnaście lub dwadzieścia lat w obrębie dwóch lotnisk, Modlina i Warszawy, będziemy mieć 25 mln pasażerów, nie jest informacją wziętą z kapelusza. Nie wymyśliliśmy tego ot, tak sobie. Proszę zwrócić uwagę, że w minionym roku obsłużyliśmy 10,6 mln pasażerów, w roku bieżącym będzie to ok. 11,2 mln, a w przyszłym roku powinniśmy przeskoczyć liczbę 12 mln pasażerów. Każdy pięcioprocentowy wzrost ruchu przy bazie na poziomie 11 lub 12 mln sprawia, że w następnych latach będziemy dokładać po ok. 0,5 mln lub 0,7 mln pasażerów rocznie. W związku z tym, w pewnym momencie dojdziemy do ściany, czyli wyczerpiemy możliwości naszej przepustowości. Tej kwestii dotyczyły zresztą także pytania zadawane przez innych posłów. Jeśli chodzi o wyczerpanie się przepustowości lotniska, to spodziewamy się, iż nastąpi ono gdzieś pomiędzy rokiem 2035 a 2040. Takie wnioski wypływają z przygotowanych dokumentów strategicznych firmy. Jak na branżę lotniczą, to całkiem niedługo.

W naszych rozważaniach przyjmujemy liczbę 22–25 mln pasażerów na lotnisku Chopina. Rzeczywistość jest jednak taka, że nasze lotnisko mogłoby obsłużyć nawet 40 mln pasażerów i to bez zmiany istniejącej obecnie infrastruktury. Mam na myśli dwa krzyżujące się pasy startowe. Nie zrobimy jednak tego, ale z przyczyn ekologicznych. Jesteśmy bowiem lotniskiem zlokalizowanym w mieście. Dookoła nas jest ścisła zabudowa, a to niesie ze sobą przede wszystkim ograniczenia w lataniu nocnym. Sprawiają one, że nie jesteśmy w stanie bardziej się rozwinąć, pokonać pewnej bariery. W dzień możemy oczywiście upchać dużo samolotów, ale w nocy nasze możliwości są ograniczone. Obecnie pomiędzy 22.00 a 6.00 realizujemy od 50 do maksymalnie 60 operacji. Dzieje się tak wyłącznie dzięki specjalnemu systemowi do mierzenia hałasu, który zainstalowaliśmy, ponieważ bez niego maksymalnie mielibyśmy najwyżej czterdzieści kilka operacji nocnych. Jak widać, i tak sporo dokładamy w nocy.

Jakie są nasze założenia rozwojowe? Dzisiaj mamy głównie małe samoloty. Najpopularniejszy samolot LOT, Embraer, zabiera do 100 pasażerów, maksymalnie bodaj 108 lub 110. Uważamy, że ewolucja rynku będzie szła w kierunku zastąpienia małych samolotów samolotami większymi. Powinny one zabierać do 200 albo nawet powyżej 200 pasażerów. W przyszłym roku np. Wizz Air zastępuje dwa samoloty Airbus model A320 modelem A321. Oznacza to, że na pokładzie każdej maszyny zamiast 180 osób znajdzie się 236 osób. Z naszego punktu widzenia operacja jest taka sama: ten sam samolot, taki sam hałas, takie samo zużycie drogi startowej, ale każdorazowo ląduje nie 180 pasażerów, a 230. Powyższe sprawi, że mimo iż liczba operacji wzrośnie, to jednak jej wzrost nie będzie proporcjonalny do wzrostu liczby pasażerów. Inaczej mówiąc, skoro dziś obsłu-

gujemy 11 mln pasażerów, a za kilkanaście lat będzie to 22 mln pasażerów, to wcale nie oznacza, że będziemy musieli wykonywać dwa razy więcej operacji niż obecnie. Szacujemy, że w sumie operacji będzie kilkanaście, najwyżej dwadzieścia kilka procent więcej niż teraz. Wynikać to będzie ze zmiany typu maszyny lotniczej, która będzie obsługiwana na naszym lotnisku. Myślę, że w ten sposób, niejako przy okazji, odpowiedziałem na jedno z kolejnych pytań zadanych przez państwa posłów.

Jeden z posłów, przepraszam, ale nie zanotowałem nazwiska, zadał pytanie o ewentualną zmianę nazwy przedsiębiorstwa, ponieważ coraz częściej używamy nazwy lotnisko Chopina i mówimy o Polsce centralnej, zapominając, że nazwa firmy brzmi Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze". Szanowni państwo, proszę jeszcze raz spojrzeć na slajd przedstawiający naszą grupę kapitałową. W ostatnich latach rynek bardzo mocno się zmienił. Powstały nowe lotniska, dzisiaj jest ich rzeczywiście dużo, ale bardziej istotne jest to, że PPL straciło pakiety kontrolne praktycznie we wszystkich tych lotniskach, oprócz Krakowa, o którym osobno za chwilę powiem. Stało się tak, ponieważ w rozwój lotnisk regionalnych bardzo mocno zaangażowały się lokalne samorządy. Wykorzystując środki unijne, samorządy zainwestowały całą masą pieniędzy w lotniska, które są pokazane na wyświetlanym slajdzie, począwszy od lotniska w Szczecinie, a skończywszy na lotnisku w Bydgoszczy. Wszystkie pokazane inwestycje są gwarantowane lub finansowane w ramach dokapitalizowania przez jednostki samorządowe. Konsekwencje były takie, że samorządy siłą rzeczy powiększały swoje udziały, a my jako PPL pozostawaliśmy przy wcześniejszej wielkości udziałów, która de facto stawała się coraz mniejsza.

Dziś rzeczywistość wygląda tak, że większość portów regionalnych nie potrzebuje pieniędzy. Dysponują one nową infrastrukturą, zdecydowanie przewyższającą potrzeby wynikające z ruchu, jaki panuje na tych lotniskach. Nie jest bowiem tak, że infrastruktura jest zrobiona, jak to się mówi taylor made, pod ruch na poziomie 2 lub 3 milionów pasażerów. Każde z tych lotnisk dysponuje pod tym względem sporą nadwyżką. Tak samo jak zresztą my, na lotnisku Chopina. Nasz terminal jest obliczony na 20 mln pasażerów, a realnie obsługujemy zaledwie 11 mln. Jest to zjawisko całkowicie normalne, ponieważ inwestycje w tego rodzaju infrastrukturę zawsze przygotowuje się z pewnym zapasem. W tej sytuacji następne inwestycje, które w regionalnych portach lotniczych będą dokonane, wystąpią dopiero za kilka, a nawet za kilkanaście lat. Należy też oczekiwać, że będą to raczej inwestycje odtworzeniowe, a nie takie, które wiązałyby się z rozbudową terminala czy dobudowaniem dróg startowych itd. Są jednak dwa lotniska, Kraków i Modlin, które w najbliższym czasie nadal będą potrzebowały pieniędzy. Kraków, poza budową terminala, która jest teraz realizowana, będzie także przebudowywał drogę startową, a tak naprawdę będzie to budowa nowej drogi startowej w nieco innym śladzie. A jeśli chodzi o Modlin, to ze względu na swoje położenie blisko Warszawy będzie potrzebował pieniędzy nie tylko na rozbudowę drogi startowej, ale w wymiarze ogólnym, ze względu na potrzeby związane z całą infrastrukturą towarzyszącą. W wymienione oba lotniska jesteśmy w stanie dalej się angażować i inwestować. Z Krakowa z całą pewnością nie chcemy i nie zamierzamy się wycofywać, jako PPL.

Szanowni państwo, w portach regionalnych panuje dziwny mit, mówiący, że gdyby nie PPL, to z pewnością rozwijałyby się one dużo szybciej. Jest to niczym nieuzasadnione i nieprawdziwe twierdzenie. Osobiście uważam, że PPL, schodząc choćby z posiadanych udziałów w portach regionalnych, zachował się bardzo odpowiedzialnie. Ponieważ sami nie mieliśmy środków potrzebnych na inwestycje, dawaliśmy mniejszościowym udziałowcom wolną rękę i mówiliśmy: inwestujcie. Nieco inna sytuacja była w przypadku Krakowa. Był to zawsze port lotniczy o ponadprzeciętnej rentowności i dlatego posiadał dość sporo wolnych środków własnych, które mógł zainwestować. Przy tej okazji proszę jednak zauważyć, że PPL nigdy nie wyciągnął ręki do portu w Krakowie o wypłatę dywidendy, chociaż mógł to zrobić, gdyż prawdę mówiąc w każdym roku spokojnie mogliśmy sięgnąć po kwotę rzędu kilkunastu milionów złotych. Nie zrobiliśmy tego jednak. Oprócz tego, wszystkie plany inwestycyjne zgłaszane przez Kraków były zawsze przez PPL szybko akceptowane, ale nie tylko. Jeśli mogliśmy jakoś pomóc, np. w rozmowach

z instytucjami finansowymi, lub wesprzeć przedsięwzięcie wystawieniem gwarancji lub poręczenia, to zawsze byliśmy na to gotowi.

Moim zdaniem, port w Krakowie rozwinął się nie tyle również, ale przede wszystkim dzięki takiej, a nie innej postawie Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". Gdyby postawa PPL była inna, to rozwój portu lotniczego w Krakowie byłby także na innym poziomie niż jest obecnie. Dzisiaj lotnisko krakowskie jest aktywem o największej wartości spośród wszystkich, które posiadamy. Być może nieco przesadzę, ale odważę się stwierdzić, że Kraków jest wart tyle, ile wszystkie pozostałe lotniska razem wzięte. Za moment Kraków przekroczy liczbę 4 mln pasażerów, a posiada zupełnie nową infrastrukturę gotową na przyjęcie 6–7 mln pasażerów. Ewenementem na skalę całej Polski jest to, że Kraków jest lotniskiem przylotowym. Do Krakowa pasażerowie przede wszystkim przylatują. Zwiedzają Kraków i prowadzą biznes.

Odpowiadając wprost na zadane pytanie powiem, że PPL nie ma w planie pozbycia się lotniska w Krakowie. Jest dokładnie na odwrót, tzn. chcielibyśmy utrzymać swój pakiet udziałów w wysokości powyżej 75%. Warto podkreślić, że bardzo dobrze układa nam się współpraca ze wspólnikami samorządowymi i m.in. dzięki temu port w Krakowie rozwija się w taki sposób, jaki możemy dziś obserwować.

Wracając do pytania o naszą nazwę, to już kiedyś na ten temat dyskutowaliśmy podczas jakiejś konferencji, kiedy na stole leżała ustawa o komercjalizacji. Moim zdaniem, naszą docelową nazwą, w pełni naturalną, jest Lotnisko Chopina w Warszawie. Nazwa Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" czy pojawiająca się później propozycja Polskie Porty Lotnicze, ze względu choćby na wykres, który teraz państwo widzicie, nie jest już nazwą aktualną. Przez lata sytuacja się zmieniała. Dziś, w roku 2015, możemy stwierdzić, że istnieje grupa kapitałowa, ale nie jest ona tak typowa, jak choćby inne grupy kapitałowe przedsiębiorstw państwowych w rodzaju PGE czy PKP. W ich przypadku wpływ spółkimatki na spółki-córki jest całkowity i pełny. U nas tego nie ma. Taka zależność występuje jedynie w przypadku jednego portu lotniczego. Myślę, że kwestią czasu jest, kiedy porozumiemy się z mniejszościowymi udziałowcami, tzn. prezydentami i marszałkami województw, którzy de facto po zsumowaniu udziałów już są udziałowcami większościowymi, i uda nam się zmienić umowy spółek tak, jak zmieniliśmy stary zbiorowy układ pracy. Wymagają one zmian, gdyż pochodzą z innej rzeczywistości i nie przystają do dzisiejszych czasów. Postaramy się to zrobić tak, aby również pozostałe strony, pozostali wspólnicy czuli się w pełni usatysfakcjonowani.

Pani przewodnicząca Bukiewicz poruszyła kwestię hubu. Odniosę się do niej w sposób następujący: jako lotnisko jesteśmy w pełni gotowi na to, aby takim hubem się stać. Powiem więcej, dziś takim hubem już jesteśmy. Na razie w skali mikro, ale jednak jesteśmy. Proszę jednak pamiętać o tym, że podstawą do powstania hubu jest odpowiedni przewoźnik. To, co leży po naszej stronie, czyli infrastruktury, aby hub mógł powstać, to zapewnienie odpowiedniej ergonomii i przepustowości. Dzisiaj tę rzecz posiadamy. Nasza infrastruktura jest ergonomiczna, a przepustowość duża i wystarczająca. Świadczą o tym twarde dane, np. minimum connecting time, czyli czas, jaki pasażer spędza na terminalu, przesiadając się z rejsu na rejs. W przypadku lotniska Chopina jest to ok. 30–35 minut, zdecydowanie najkrócej w całej Europie. Taki sposób działania u nas obowiązuje. Na przykład staramy się, aby wszyscy pasażerowie atlantyccy, którzy przylatują na lotnisko Chopina i przesiadają się na rejsy do Krakowa lub Rzeszowa, nawet jeśli występują poślizgi czy opóźnienia, staramy się tak rzecz organizować, aby podany minimum connecting time był dotrzymany. Oczywiście, czy staniemy się hubem z prawdziwego zdarzenia, wszystko zależy od tego, jak będzie się rozwijał nasz przewoźnik, czyli LOT. Kibicujemy, żeby LOT rozwijał się szybko. Plany rozwojowe przewoźnika są ambitne. Przypomnę tylko, że w przyszłym roku LOT uruchamia trzy dalekodystansowe połączenia: z Tokio, zaraz na początku roku, następnie z Seulem i z Bangkokiem. Od sezonu letniego z Warszawy będzie latać także Air Canada w połączeniu do Toronto. Jak widać, połączeń długodystansowych zaczyna przybywać, a to oznacza, że nasz hub siłą rzeczy będzie stopniowo wzmacniany. To tyle uwag odnośnie do Warszawy jako hubu.

Pani przewodnicząca pytała także o koszty duoportu. Trzeba na to patrzeć wspólnie z kwestią kosztów Centralnego Portu Lotniczego. Jeśli chodzi o CPL, to koszty są policzone. Szacuje się, że wyniosą one od 3 do 5 mld euro. Jest to znaczny rozrzut i spory koszt, ale precyzyjne zaplanowanie kosztorysu tak dużej inwestycji nie jest rzeczą łatwą. Jeśli chodzi o duoport, to będzie zdecydowanie taniej. W przypadku duoportu nie rozmawiamy o inwestycji od zera. Lotniska posiadają już przecież swoją infrastrukturę. Gdybyśmy chcieli dziś z Modlina stworzyć port lotniczy, który obsługiwałby nie tylko pasażera lowcostowego, ale także pasażera linii regularnych, to potrzebny będzie duży wielokondygnacyjny terminal z rękawami itd. plus remont niezbędnej infrastruktury trzyterminalowej, czyli płyty postojowe i drogi kołowania. Myślę, że koszt takiej inwestycji zamknąłby się maksymalnie w kwocie miliarda złotych. Między innymi z tej przyczyny wspominałem wcześniej, że dziś PPL jest w stanie samodzielnie sfinansować każdy plan rozwoju lotniska w Modlinie.

Od razu postaram się także odpowiedzieć na pytanie pana marszałka Grabarczyka dotyczące lotniska centralnego. Nie dysponujemy w PPL dokumentami, na które powoływał się pan marszałek w swoim wystąpieniu. Mam na myśli analizy na temat CPL i dalszego rozwoju rynku. Mamy natomiast własne analizy, wykonane przez doradców z tzw. wielkiej czwórki. Pokazują one, jak rośnie rynek. Proszę zauważyć, że w przedstawionej prezentacji ani razu nie zostało powiedziane, że koncepcja CPL została porzucona. Nic takiego nie ma miejsca. Obecny zarząd PPL oraz doradcy, z usług których korzystamy, skłaniają się aktualnie do wyboru opcji polegającej na maksymalnym wykorzystaniu istniejącej już infrastruktury. Ta infrastruktura to lotnisko Chopina i lotnisko w Modlinie plus porty lotnicze położone w pobliżu, czyli Łódź, Lublin i Radom. Z punktu widzenia operacyjnego CPL jest rozwiązaniem idealnym. Mamy jedną dużą infrastrukturę, przynajmniej dwie drogi startowe, wszystko jest zbudowane od nowa, pięknie połączone z Warszawą i z Łodzią oraz z innymi większymi miastami. To wszystko prawda, ale pamiętajmy, że w przypadku powstania CPL lotniska w rodzaju Chopina i portu w Łodzi powinny w sposób naturalny zostać zamknięte. Stracą one rację bytu, bo cały ruch przejdzie na rzecz CPL, który obsłuży każdy rodzaj samolotu, zarówno lowcostowy, jak i linii regularnych. A zatem, Centralny Port Lotniczy tak, być może, ale dopiero w przyszłości. Dzisiaj próbujmy wykorzystać do maksimum to, czym już dysponujemy w postaci istniejącej infrastruktury. Żeby to zrobić, to jednym z rozwiązań jest zaproponowany duoport. Chciałbym, aby to właśnie zostało zapamiętane jako przekaz zarządu PPL w tej kwestii.

Zwróćcie państwo uwagę, że wszystko, o czym dziś mówimy, mieści się w perspektywie najbliższych trzydziestu lub maksymalnie pięćdziesięciu lat. Trzeba pamiętać, że gdybyśmy chcieli zainwestować w infrastrukturę i zbudować coś od zera, tak jak CPL, na wykonanie takiego przedsięwzięcia potrzeba przynajmniej kilkunastu lat. Tego się nie da zrobić szybciej. Kilka lat jest potrzebnych na opracowanie projektu. Później w grę wchodzą sprawy związane z gruntem, proces inwestycyjny itd. Poza tym, miejmy na uwadze, że proponowana koncepcja CPL bez przygotowania odpowiedniego połączenia kolejowego staje się automatycznie nieefektywna. Połączenie kolejowe jest absolutnie konieczne i to bynajmniej nie połączenie kolejowe w rodzaju Kolei Mazowieckich, które zatrzymują się na każdej stacji. Potrzebne jest połączenie szybkiej kolei point to point. Wsiadam w centrum Warszawy, wysiadam na lotnisku. Jak widać, w grę wchodzi kilka różnych czynników, których sama koordynacja i dopasowanie zajmie przynajmniej kilka lat. Oprócz tego potrzeba kilku lat na projekt itd. Wszystko można zrobić, panie marszałku, ale wymaga to przede wszystkim znacznej ilości czasu. Uważamy, że sensowniej będzie wykorzystać to, czym dysponujemy obecnie. Ta infrastruktura jest naprawdę dobra. Nie jest przestarzała, nie ma żadnych problemów z walącymi się terminalami. Jest wręcz odwrotnie. Wszystko, czym dysponujemy jest nowe i nowoczesne. Wystarczy zainwestować stosunkowo niewielkie kwoty i będziemy mieli na wiele lat zapewnione bezpieczeństwo przewozu pasażerów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Gdyby pan mógł, panie dyrektorze, to apeluję o przyspieszenie i skumulowanie wypowiedzi, gdyż niedługo czeka nas kolejne posiedzenie Komisji.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Rozumiem, panie przewodniczący. W takim razie przechodzę od razu do odpowiedzi na kolejne pytania. Do kwestii poruszonych przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego ustosunkujemy się na piśmie. Panu posłowi Lassocie już odpowiedziałem. Teraz zatem kolei na pytania pani poseł Paluch. Jakie skutki społeczne pociągnęła za sobą restrukturyzacja? Myślę, że na ten temat też już została udzielona odpowiedź.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Przedstawiciele strony społecznej przedstawili swoje stanowisko, a o Krakowie też już zostało powiedziane, tak więc bardzo dziękuje, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Bardzo proszę. Pan poseł Racki pytał o duoport. Mówiłem już o tym. Myślę, że wyjaśniłem również, jak to się stało, że firma funkcjonuje po odejściu ponad 800 pracowników.

Poseł Józef Racki (PSL):

Tak, dziękuję bardzo.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Pan poseł Marek Poręba interesował się kwestią lotniska w Rzeszowie. Nasze udziały w tym lotnisku wynoszą dziś czterdzieści kilka procent, a więc mają charakter mniejszościowy. Większość podczas zgromadzenia wspólników posiada marszałek województwa. Sam port, jako taki, jeśli chodzi o infrastrukturę, jest doinwestowany. W najbliższym czasie, przynajmniej tak wynika z informacji, jakie otrzymujemy z portu lotniczego, nie będzie konieczności inwestowania dodatkowych środków ani w infrastrukturę, ani w obrotówkę.

Muszę odnieść się do pewnych informacji, które gdzieś tam się pojawiły, a z których wynika, że będziemy chcieli Rzeszów sprzedać. Szanowni państwo, dla mnie jest rzeczą oczywistą i naturalną, że jeśli chcemy sprzedać port lotniczy, to pierwszeństwo zakupu przypada obecnym udziałowcom. W tym przypadku będzie to marszałek województwa lub prezydent miasta, ogólnie mówiąc, struktury samorządowe. Sytuacja nie wygląda tak, że mówimy: skoro nie chcecie kupić, to wystawiamy towar na rynek i tam go sprzedamy. PPL nie znajduje się w przymusowej sytuacji i nie musi sprzedawać lotniska natychmiast, ponieważ nie potrzebuje nowych środków finansowych. Dlatego chcemy transakcję przeprowadzić rzetelnie i z uwzględnieniem interesów obecnych inwestorów. Jeśli nie wyrażą oni chęci zakupu, nie ma problemu. Możemy pozostać przy swoich udziałach. Zwracamy jednak uwagę, że jeśli samorządy miałyby jakieś plany związane z portami lotniczymi, a PPL mógłby w jakiś sposób przeszkadzać w ich realizacji, mówię to oczywiście w cudzysłowie, to jesteśmy otwarci, aby nasze udziały położyć na stole i sprzedać je wspólnikowi. Jesteśmy na to przygotowani. Nie chcemy jednak robić nic na siłę i w pośpiechu. Jeśli jednak jakieś transakcje mają być dokonane, to powinny zostać przeprowadzone pomiędzy obecnymi wspólnikami, z poszanowaniem interesów obu stron. Taka jest moja opinia na ten temat. Muszą być uwzględnione interesy PPL oraz korzyść dla danego, konkretnego portu lotniczego.

Pan poseł Woźniak pytał o kontrolę bezpieczeństwa. Szanowni państwo, w dyskusji zostało powiedziane, że zwolniliśmy 850 pracowników, spośród których 250 osób znalazło zatrudnienie w firmach zewnętrznych. Moim zdaniem, to nie do końca tak wyglądało. Uważam, że maksymalnie zatrudnienie w firmach zewnętrznych znalazło poniżej 200 osób, to po pierwsze, a po drugie, nie nastąpiło coś takiego jak nam się zarzuca, czyli alokacja kosztów z tytułu zatrudnienia do puli kosztów ponoszonych za usługi obce. Tak nie było. Oczywiście, usługi obce siłą rzeczy nam rosną w porównaniu rok do roku, ale przede wszystkim wynika to z faktu, że rośnie wielkość posiadanej infrastruktury. Jeśli np. w ubiegłym roku mieliśmy 8 przejść security, czyli kontroli bezpieczeństwa, a dziś posiadamy ich 16, to koszty muszą wzrosnąć. Konieczne było przecież postawienie przy bramkach dodatkowych osób.

Zapewniam państwa, że przeprowadzonych w firmie zmian nie da się w tak prosty sposób wyjaśnić i wytłumaczyć. Restrukturyzacja nie polegała na tym, że wyjęliśmy z PPL 850 etatów i przynajmniej połowę z nich ulokowaliśmy w spółkach, naszych lub obcych. Na pewno tak nie było. Proszę, abyście zwrócili państwo uwagę na wyniki. Zawsze można bowiem twierdzić, że długopis jest ładny lub brzydki, ale wynik finansowy nie kłamie. Jeśli widać, jaki osiągnęliśmy wynik na sprzedaży i jaki jest wynik netto przedsiębiorstwa, to tutaj nie można nic kuglować. Tym się nie daje pogrywać. Albo coś działa, albo nie. Mamy do czynienia z czystą arytmetyką. Moim zdaniem, liczby się bronią i pokazują, że nie dochodziło do żadnego przerzucania kosztów pomiędzy pozycjami, a dokonano skutecznego cięcia tychże kosztów. Myślę, że jeśli chodzi o kontrolę bezpieczeństwa, to byłoby wszystko.

Pan poseł Pietrzczyk złożył raczej oświadczenie niż zadał pytanie, ale odniosę się do kwestii maksymalnej przepustowości lotniska Chopina i portu w Modlinie. Moim zdaniem, maksymalna przepustowość dla obydwu portów wynosi zdecydowanie powyżej 40 mln pasażerów. Dziś Chopin ma pomiędzy 22 a 25 mln, a Modlin po rozbudowie spokojnie może dorzucić do tego kolejne 20 mln pasażerów.

Jeśli chodzi o pytania pana przewodniczącego Bodio, to już na nie odpowiedziałem. Pozostaje jeszcze pytanie marszałka Grabarczyka.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Ja tylko chwaliłem, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję, panie marszałku. Oprócz pochwał była poruszona także kwestia Centralnego Portu Lotniczego, ale do tej sprawy już się odniosłem. W takim razie to wszystko z mojej strony. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Dziękuję również wszystkim państwu za ożywioną i bardzo merytoryczną dyskusję. Rozmawialiśmy o istotnych kwestiach związanych z infrastrukturą polskiego transportu lotniczego w kontekście funkcjonowania Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

Na zakończenie chciałbym odnieść się do dwóch zagadnień. Pierwsze z nich to troska, jaka przewijała się w wypowiedziach państwa posłów, wygłaszanych z różnej perspektywy politycznej, zmierzająca jednak do tego, że chcemy, aby port lotniczy w Warszawie pozostał w przyszłości Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina. Jest to lotnisko centralne i niech takim nadal będzie. Jak państwo zauważyliście, tak przynajmniej wynika z dyskusji, w perspektywie przynajmniej najbliższych trzydziestu lat lotnisko w Warszawie z pewnością będzie polskim lotniskiem centralnym.

Pan dyrektor mówił dziś dużo o koncepcji duoportu i Centralnego Portu Lotniczego. Nie przywiązywałbym się jednak specjalnie do koncepcji CPL. Jeśli lotnisko warszawskie rozwinie się w oparciu o Modlin, to nadal będzie ono lotniskiem centralnym. Nie należy się więc niepokoić utartą statusu lotniska centralnego przez Warszawę, przynajmniej w dającej się przewidzieć przyszłości. Trudno wyobrazić sobie budowę CPL z pominięciem Warszawy i jednoczesną likwidację tej infrastruktury, którą obecnie posiada stolica. Z pewnością nie stanie się nic takiego w najbliższej perspektywie czasowej. Jeśli byłaby potrzeba utworzenia innego CPL, to mógłby on np. powstać na południu kraju albo na podstawie zawartego porozumienia z innym, już funkcjonującym lotniskiem. Nadal jednak nie mam żadnych wątpliwości, iż będzie funkcjonować w Warszawie lotnisko Chopina, jako nasz flagowy, centralny port lotniczy. Ma ono określone, bogate tradycje i do jego istnienia wszyscy Polacy są niezwykle przywiązani. To jedna kwestia, o której chciałem powiedzieć.

Druga wiąże się z niepodejmowanym dziś wątkiem, chociaż można byłoby się nim zająć. Chodzi o to, co przed nami, a właściwie przed państwem, jako pracownikami przedsiębiorstwa. Mam na myśli zmianę statusu prawnego PPL, komercjalizację przedsiębiorstwa, jego przyszłościowy rozwój i instrumenty, które temu rozwojowi będą służyć. Obecne instrumenty, przy istniejącej dynamice zmian, wyczerpią się bowiem na pewno. Kwestia czasu, kiedy to nastąpi. Nie mam wątpliwości, że stoją przed pań-

stwem decyzje strategiczne w tej dziedzinie. Podkreślę jeszcze raz, że wszyscy związani z PPL, zarówno pracownicy, jak i kadra zarządzająca, posiadają określone uprawnienia, ale także konkretne obowiązki. Dlatego niezwykle ważne jest odpowiednie zrozumienie obowiązków wobec firmy i wobec kraju. Musicie państwo być bardzo odpowiedzialni, bo tylko w taki sposób wasza firma będzie się mogła rozwijać przy zachowaniu trwałej tendencji wzrostowej.

Dziękuję jeszcze raz panu dyrektorowi za stworzenie nam możliwości odbycia wyjazdowego posiedzenia Komisji w siedzibie PPL. Dyskusja była niezwykle interesująca. Składam także podziękowania przedstawicielom strony społecznej. Dziękuję państwu posłom oraz panu premierowi Longinowi Komołowskiemu. Wiem, jaką pracę wykonał. Towarzyszy mu troska o rozwój portów lotniczych i o to, aby w odpowiedni sposób były szanowane uprawnienia pracownicze.

Myślę, że udało się państwu osiągnąć porozumienie i sukces. Potwierdza to fakt, że do Komisji Infrastruktury nie wpływają już skargi, jak to miało miejsce wcześniej. Wcale nie chodzi o to, abyście poklepywali się państwo po ramieniu, ale żebyście rozumieli, do czego jesteście zobowiązani i jakie zadania stoją przed wami.

Członków Wysokiej Komisji pragnę jeszcze poinformować, że kolejne wyjazdowe posiedzenie odbędzie się w podobnej scenerii, ale po drugiej stronie pasa startowego lotniska Chopina, tzn. w siedzibie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Pani prezes Jaworska, która musiała nas opuścić nieco wcześniej, zapewniła mnie, że tak właśnie będzie. Być może nie będzie to Komisja w takim składzie jak obecnie, choćby z tego powodu, że w najbliższych wyborach nie kandyduje już pan przewodniczący Racki, ale posiedzenie się odbędzie. To tytułem wyjaśnienia pod adresem pana posła Rzońcy, który dopytywał się, poza mikrofonem, dlaczego ma się zmienić skład Komisji. Niektórzy z nas będą także kandydować w wyborach do Senatu, a to znaczy, że skład Komisji będzie odmienny niż aktualny. Wszystkim państwu oczywiście życzę, aby w nowej kadencji Sejmu ponownie znaleźli się w składzie Komisji Infrastruktury, jeśli oczywiście podejmą trud walki wyborczej.

Dzisiaj jeszcze raz dziękuję za aktywny udział w posiedzeniu. Stosowne podziękowania kieruję także na ręce państwa, jako pracowników PPL, przedstawicieli związków zawodowych i rady pracowniczej oraz na ręce pana dyrektora Kaczmarzyka, który odpowiada za całokształt funkcjonowania firmy. Osiągnęliście państwo sukces, a to co osiągnęliście, to efekt naprawdę dobrej roboty, która przysłuży się zarówno przedsiębiorstwu, jak i naszemu krajowi. Bardzo za to dziękuję.

Stwierdzam, że porządek dzienny został wyczerpany. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.